Всесоюзная Коммунистическая Партия (больш.).

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ПРАВДА

Орган Центрального Комитета и МК ВКП(б)

№ 227 (6833) | 18 августа 1936 г., вторник | ЦЕНА 10 КОП.

Сегодня трудящиеся Советского Союза празднуют День авиации.

Пламенный привет сталинским питомцам, гордым соколам нашей родины, сочетающим в себе бесстрашие и отвагу со знанием и умением использовать новейшие достижения техники.

Пламенный привет героям-летчикам, которые, ломая все препятствия, блестяще осуществили Сталинский маршрут.

Великая авиационная держава

Наш народ законно гордится своей авиацией, своими замечательными авиаторами. Каждого летчика — от Героя Советского Союза до рядового пилота, только-что окончившего школу,— окружает горячая любовь масс. Летчики чувствуют эту любовь, она подымает их на все новые и новые подвиги.

Авиация советской страны есть подлинно народная авиация. Она народна по целям, которым служит, по значению своему, она народна по массовости и проникновению в быт миллионов людей, она народна по своему составу. Присмотритесь к биографиям наших летчиков, больших и малых. Это—дети рабочих или сами рабочие, крестьяне и служащие или их дети. Старшее поколение из них прошло суровую школу жизни, они, по меткому выражению украинской пословицы, «знают почем фунт лиха». Народ и его гордые соколы-летчики — это единое целое.

Рабочий, колхозник, обучающиеся летному делу без отрыва от производства, рабочий, ставший без отрыва от производства летчиком-преподавателем или инструктором парашютизма, — у нас уже не редкое явление. 100 тысяч заявлений от желающих учиться летному делу без отрыва от производства было подано в этом году. В ближайшие годы желающих будут миллионы.

Авиация пользуется в нашей стране огромной популярностью среди всех возрастов населения, вплоть до октябрят, любимейшими игрушками которых неизменно являются модели самолетов. От Героев Советского Союза Чкалова, Байдукова, Белякова, побивших мировой рекорд дальности, до пионера — юного авиамоделиста Лесика Нестеренко, также побившего рекорд по летающей модели, идет одна неразрывная линия народной нашей авиации.

Сталинская забота о летчиках — это любовь и забота народа о лучших своих сыновьях.

В нашей авиации, в наших летчиках наиболее ярко и наглядно выражены достижения и рост советской страны. Мы не получили в наследство от старого режима никакой авиапромышленности. Теперь у нас есть первоклассная авиапромышленность. Теперь наши летчики и конструктора имеют полное право с гордостью заявить: нет такой летательной машины, которую советская промышленность не могла бы построить. У нас есть уже и такие совершенные машины, каких нет на Западе. Советский Союз стал великой авиационной державой. Это вынуждены признать и наши враги.

Самолетостроение — высший класс современной индустрии. Этот класс мы достигли. За прекрасным самолетом «АНТ-25» и столь же замечательным мотором «АМ-34» стоит высоко развитая металлургия, десятки заводов точнейшей механики, стоит весь огромный опыт науки и техники нашей родины.

Наши талантливые конструктора, герои-летчики, *вся великая армия советских* авиаторов выражают черты нашего народа, всегда таившего в себе миллионы одареннейших людей. Летчик — это концентрированная воля, характер, умение итти на риск в сочетании со знанием и умением использовать новейшие достижения техники. Разве это не характерные черты нашего народа, свершившего Великую социалистическую революцию, строящего счастливую жизнь для всех трудящихся!

Авиация развивается у нас невиданными темпами. И это естественно. Авиация по самому духу своему близка и понятна советскому народу. Стремление ввысь, широкие горизонты, быстрое преодоление пространства и препятствий, точность и научная обоснованность — это и характеризует стиль работы большевиков. Страна наиболее передовых идей и общественного строя, самая свободная в мире страна должна иметь и самую передовую, самую совершенную авиацию. Не случайно первые 11 Героев Советского Союза—летчики.

Их пока одиннадцать, имеющих официально это почетнейшее звание. Но их миллионы в стране, не знающей рабства, не знающей безработицы, начинающей забывать, что такое эксплоатация человека человеком. Их миллионы, готовых к подвигам, готовых жизнь отдать за свою прекрасную родину.

Советская страна — самая молодая из авиационных держав мира. Мы начали строить авиацию позже других. Но никто нас не посмеет упрекнуть в том, что мы медленно строили. Мы уже заняли выдающееся место в мире по авиации. К нашим летчикам переходит один мировой рекорд за другим. Советские летчики на своих отечественных самолетах летают ближе всех к солнцу, и нет сомнения, что в ближайшее время все мировые рекорды будут нашими. Залог этому—сталинская выучка советских пилотов.

Зазнайство не в привычках большевиков. Преступлением было бы считать, что мы уже всего достигли. Не преуменьшая наших возможностей и бесспорных достижений, мы должны и сегодня, в праздничный день авиации, сосредоточить свои помыслы на том, что еще надо сделать. Советские самолеты должны летать еще выше, еще дальше, еще быстрее.

В будущей войне, которую неустанно готовят враги человечества — фашистские изуверы, авиация будет играть решающую роль. Советский Союз — великая страна, твердо стоящая на страже мира. Чтобы успешно отстаивать мир, мы *должны быть* достаточно *сильны*, сильнее всех. Если поджигатели войны попытаются помешать нашему мирному строительству, они должны получить такой отпор, от которого забудут, как их звали. Насущнейшие интересы страны, ее оборона и процветание требуют постоянного совершенствования наших летных кадров, безостановочного развития советской конструкторской мысли и авиапромышленности. Самое существование нашей авиации и ее успехи отбивают охоту кое у кого из воинствующих разбойников торопиться с развязыванием войны.

Надо отдать себе ясный отчет и в том, что наши почтовые и пассажирские авиалинии еще недостаточно развиты и оборудованы. Между тем нигде гражданская авиация не имеет таких блестящих перспектив, как в нашей стране с ее необ'ятными пространствами. Культурное значение авиации, особенно для отдаленных районов, огромно. Но мы еще далеко недостаточно ее используем. За это дело надо взяться с гораздо большей энергией, чем до сих пор. Все возможности для первоклассного оборудования гражданских воздушных путей у нас имеются. Достаточно посмотреть на действительно замечательную работу нашей авиации в Арктике, чтобы в этом воочию убедиться.

Блестящие достижения нашей авиации открывают перед нею новые возможности. Накопленный опыт и достигнутый уровень техники позволяют двигаться вперед еще более быстро. И самая главная гарантия дальнейших успехов советского народа— наш вождь, вдохновитель и гений всех наших побед товарищ Сталин. Почитайте рассказы летчиков и конструкторов, напечатанные сегодня в «Правде». Сколько любви, преданности и восхищения выражено в этих простых коротких рассказах! Сколько внимания и отеческой, братской заботы уделяют летчикам товарищ Сталин, советское правительство и партия. Счастлива наша родина, имеющая таких героев-летчиков. Счастливы летчики, имеющие такую родину, такого вождя и вдохновителя. Товарищ Сталин сделал нашу страну летающей.

Когда-то, свыше четырехсот лет назад, Леонардо да Винчи, которого смело можно назвать первым авиаконструктором, страстно мечтал о том, как люди научатся летать. Строя летательную машину, которую он назвал «большой птицей», гениальный художник записал в своем дневнике: «Большая птица... начнет полет, наполняя вселенную изумлением, наполняя молвой о себе все писания, — вечной славой гнезду, где она родилась».

Большие советские птицы летают теперь на такие расстояния, о которых и мечтать не смел Леонардо. Слава гнезду, где они родились, слава нашей родине!



Встреча экипажа «АНТ-25» на Щелковском аэродроме 10 августа 1936 года. Товарищ Сталин здоровается с Героем Советского Союза Валерием Чкаловым. На снимке (слева направо): товарищи Сталин, Ворошилов, Каганович, Чкалов, Орджоникидзе и Беляков.

ГЕНИАЛЬНОМУ ШТУРМАНУ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ ЭПОХИ— ВОЖДЮ НАРОДОВ *товарищу* СТАЛИНУ

Дорогой Иосиф Виссарионович!

Летно-технический состав, бойцы и *политработники авиационной бригады*, которой командует тов. Ионов, в день авиации шлют Вам — гениальному штурману эпохи социализма, лучшему другу воздушных бойцов социалистической родины — красноармейский привет.

Военно-воздушные силы нашей горячо любимой и счастливой родины Вашим неослабным руководством, постоянным вниманием к летным кадрам, неутомимой работой по созданию лучших в мире самолетов и моторов выросли в несокрушимую силу обороны, в передовой отряд вооруженных сил Советского Союза. Героический перелет Чкалова, Байдукова и Белякова по Вами начертанному маршруту есть победа всей советской страны, всего советского народа, принимавшего самое активное участие в перелете по этой исторической трассе.

Нам, летчикам, штурманам, людям, которым значительное время своей жизни приходится быть в воздухе,—в дождь, снег, туман и пургу, днем и ночью, особенно близка и радостна победа Чкалова, Байдукова и Белякова. Вот почему мы так горячо приветствуем товарищей по летной работе, героический экипаж Сталинского маршрута, победивший стихию, показавший школу сталинской настойчивости, отваги, мужества и высокого летного мастерства.

С чувством большевистской гордости можем Вам сообщить, что, выполняя Ваши указания при встрече с академиками Красной Армии, мы воспитали кадры таких летчиков, которые летают в любых условиях *днем, ночью и на больших высотах*, готовые выполнить любое задание партии и правительства.

В наших рядах нет ни одного летчика, который бы не овладел слепыми и ночными полетами. У нас есть прекрасные штурманы, которые умеют точно и метко бомбить и стрелять.

Вот уже год, как мы не имеем никаких аварий. Среди нас уже есть летчики-командиры, награжденные партией и правительством орденами Союза ССР. Однако у нас еще не все так хорошо, как требуете Вы. Поэтому, памятуя особо крепко Ваши неоднократные указания не зазнаваться, не кичиться успехами, а сочетать отвагу и смелость с большевистским умением оседлать технику, мы сейчас еще более настойчиво развернули борьбу за высокую авиационную культуру и организованность, за овладение аэродинамикой, за железную революционную дисциплину. Летать смело, дерзко и наверняка, без летных происшествий, отлично решать боевые задачи. Отличная техника пилотирования, высокая политическая грамотность, большевистская бдительность,— вот над чем сейчас усиленно мы работаем и призываем работать военно-воздушные силы РККА.

В день 18 августа в четвертый раз мы пронесем через нашу пролетарскую столицу в строю крылатых птиц высеченное в голубом небе самое дорогое и близкое нам слово — Сталин.

В день 18 августа 1936 года впервые наша страна увидит пронесенное нами над столицей бессмертное имя Ленин.

Пятиконечная звезда, «СССР», «АНТ-25», составленные из самолетов, завершат показ нашего умения владеть техникой своего дела. Показывая мастерство слетанности в сложных и трудных строях, мы пользуемся случаем, чтобы горячо приветствовать в Вашем лице великую партию Ленина—Сталина, воспитавшую из нас мужественных и отважных бойцов социалистического государства рабочих и крестьян, до последней капли крови преданных родине.

Дорогой Иосиф Виссарионович!

Заверяем Вас, что по первому Вашему требованию с великой сталинской путевкой, по любому маршруту, любой трассой, при любой погоде сотни и тысячи Чкаловых, Байдуковых и Беляковых поведут воздушные эскадрильи в бой за великое и непобедимое учение Маркса—Энгельса—Ленина—Сталина.

Да здравствует лучший друг летчиков—великий и родной Сталин!

Да здравствует любимый нарком—маршал Советского Союза Климентий Ефремович Ворошилов!

Да здравствуют Герои Советского Союза — сталинские орлы советской авиации!

Письмо подписано бойцами и командирами всех подразделений авиационной бригады, которой командует тов. Ионов.



Сталин — фигурный строй самолетов.

Фото Курышева.

ВРУЧЕНИЕ ОРДЕНОВ ГЕРОЯМ СОВЕТСКОГО СОЮЗА товарищам ЧКАЛОВУ, БАЙДУКОВУ, БЕЛЯКОВУ

Заседание Президиума ЦИК Союза ССР

Речь тов. М. И. КАЛИНИНА

Вчера на заседании Президиума ЦИК Союза ССР состоялось вручение орденов героическому экипажу «АНТ-25» и строителям замечательной стальной птицы.

Михаил Иванович, горячо поздравляя героев с их выдающейся победой, вручает им ордена Ленина, Грамоты и денежную премию: Чкалову — 30 тыс. рублей, Байдукову и Белякову — по 20 тыс. рублей.

Не в силах скрыть волнения, командир героического экипажа тов. Чкалов обращается к Президиуму с яркой, проникновенной речью.

— Получая такую высокую награду,— говорит он,—я благодарю партию и правительство и от имени экипажа заверяю, что «Сталинский маршрут», если не в этом, то в будущем году ляжет через Северный полюс.

Вслед за героями ордена получают организаторы перелета и строители прославленной машины.

От имени награжденных строителей «АНТ-25» говорит проф. Туполев. Ярко и увлекательно он рассказывает, как создавалась чудесная машина, с каким рвением и любовью коллектив инженеров и рабочих выполнял задание товарища Сталина.

Как бы продолжая речь тов. Туполева, инженер Микулин от имени строителей моторов заверяет партию и правительство, что они дадут советским самолетам такие моторы, на которых они будут летать выше всех и быстрее всех.

С большим вниманием присутствующие на заседании выслушали речь М. М. Кагановича.

Поздравив награжденных с получением орденов, М. И. Калинин обратился к ним с речью.

— Товарищи, сегодня у нас большой день — мы вручаем ордена Ленина и Грамоты Героя Советского Союза товарищам Чкалову, Байдукову и Белякову.

Вам известно, как отозвалась на героический перелет вся советская страна, начиная от вождя, вдохновителя, от того, кто зажигает сердца трудящихся Советского Союза на славные подвиги, — от товарища Сталина до крестьянина, до рабочего.

Что это значит? Почему так живо и глубоко реагировала на это вся наша страна? Почему наши новые герои завалены бесконечным количеством корреспонденций трудящихся, начиная с пионеров и кончая стариками? Потому, товарищи, что каждый трудящийся нашей страны, один сознательно, а другой интуитивно, понимает, что каждое такое достижение показывает рост культуры в советской стране, рост организованности и дисциплины, рост материальной части; оно показывает рост техники на наших заводах, в нашей тяжелой промышленности.

Мы же великолепно понимаем, что результаты, которые достигнуты нашими героями — Чкаловым, Байдуковым и Беляковым, что это есть результаты огромной коллективной работы, что это есть результаты многолетней, напряженной работы Комиссариата тяжелой промышленности, это есть результаты того исключительного внимания, которое уделяет партия и товарищ Сталин авиации и воспитанию бесстрашных летчиков.

И вот, когда после огромных и тяжелых трудов получились первые блестящие результаты, вся страна сразу почувствовала плоды своей работы. Это первое чувство, которым был охвачен весь наш народ. Но, товарищи, за этим еще скрывается и другое. Мы все прекрасно понимаем и всегда помним, что наша социалистическая страна окружена капиталистическими государствами. «Сочувствие» их нам хорошо известно. Мы знаем — врагов у советской страны очень много.

На-днях начинается процесс кучки троцкистско-зиновьевских террористов, которые буквально потеряли человеческий облик. Как можно иначе сказать, когда люди, претендовавшие на руководство страной, когда эти доморощенные Макиавелли участвуют в террористических заговорах, предают родину, делают подлости и сами трусливо прячутся за спиной уголовных бандитов. Они превратились в средневековых бандитов, думая огромнейшие, мировые политические вопросы решать убийствами из-за угла. Вступив на авантюристско-бандитский путь, они сомкнулись с самыми заядлыми врагами Советского Союза, образуя союз с самыми подонками европейской контрреволюции.

На-днях начнется этот процесс, и вы увидите, как быстро смыкается наша внутренняя контрреволюция с международной контрреволюцией, как быстро используют враги коммунизма, враги рабочего класса все, что есть гнилого, подлого, контрреволюционного внутри страны.

О чем, товарищи, это говорит? Это говорит, с одной стороны, о необходимости политической бдительности, а с другой—о том, что только огромная политическая, материальная и техническая мощь советского народа дает ему возможность свободного существования, свободного развития.

И вот, если вы продумаете этот вопрос, вам будет понятен и тот огромный восторг народа, который вызван замечательным подвигом товарищей Чкалова, Байдукова и Белякова. Советский народ великолепно понимает, что это достижение говорит о превосходном состоянии нашей авиации, о ее готовности к защите Советского Союза от всех врагов, что это достижение уменьшает желание, поползновение наших врагов напасть на Советский Союз.

Вы чувствуете, как реагирует народ на ваш подвиг. Почему это? Народ борется за укрепление советского строя. И поэтому, товарищи, если мы хотим служить народу, если мы хотим оберегать Советский Союз,—а кто скажет, что мы этого не хотим,—то мы должны положить на это дело все наши силы, таланты и способности.

Мы сделали много и, вероятно, в дальнейшем сделаем еще больше. Чем больше будут наши успехи, чем быстрее мы будем двигаться вперед и чем мы крепче будем, тем больше шансов, что враги Советского Союза не рискнут напасть на нас. Мы справимся с любым врагом, тем более с бандитской подпольной шайкой убийц. **(Бурные, продолжительные аплодисменты).** Я думаю, товарищи, что если нам придется воевать, то наша тяжелая промышленность, работающая под руководством тов. Орджоникидзе, свою долю в оборону страны вложит на все 100 проц. **(Шумные аплодисменты).** И, товарищи, я думаю, что если враг нападет, он будет во всяком случае разбит. Руководство нашей страны, руководство нашей партии, которое возглавляет товарищ Сталин, умело ведет и общеполитический курс и курс на максимальное увеличение обороноспособности нашей страны. **(Бурные, продолжительные аплодисменты).**

Нет сомнения, что после этой награды, и особенно после исключительного реагирования широких трудящихся масс на достижение Героев Советского Союза—энергия, воля, творчество у вас увеличатся во много раз.

Еще раз поздравляю всех награжденных товарищей и пожелаю им успеха. **(Бурные, долго не смолкающие аплодисменты).**

Заем Второй Пятилетки (выпуск четвертого года) размещен с превышением суммы выпуска на 801 миллион 226 тысяч рублей

СООБЩЕНИЕ НАРОДНОГО КОМИССАРИАТА ФИНАНСОВ СОЮЗА ССР

17 августа 1936 года.

Выпущенный 2 июля текущего года постановлением ЦИК и СНК СССР Заем Второй Пятилетки (выпуск четвертого года) на сумму 4 миллиарда рублей размещен на 10 августа текущего года на сумму 4 миллиарда 801 миллион 226 тысяч рублей, т. е. с превышением на 801 миллион 226 тысяч рублей.

Подписка на четвертый выпуск Займа Второй Пятилетки превысила результаты размещения предыдущего третьего выпуска Займа Второй Пятилетки на 841 миллион 639 тысяч рублей.

Успешно проходит составление в связи с конверсией списков на обмен облигаций ранее выпущенных займов на облигации нового займа. На 10 августа заполнили списки на обмен облигаций государственных займов 31 миллион 628 тысяч держателей государственных займов на 9 миллиардов 675 миллионов 900 тысяч рублей.

Первыми в Союзе закончили в основном составление списков по обмену облигаций Москва, Ленинград, Киевская и Днепропетровская области.

Годовой план торфодобычи выполнен досрочно

В рапорте ЦК ВКП(б) — товарищу Сталину, СНК СССР — тов. Молотову и Наркомтяжпром — тов. Орджоникидзе начальник Главторфа тов. Шмидт, управляющие торфотрестами и лучшие стахановцы-торфяники сообщают, что на 17 августа предприятия Главторфа досрочно выполнили на 100,2 проц. установленный правительством на 1936 год план добычи 13.037 тыс. тонн торфа. По сравнению с 1935 г. (на 17 августа) добыча увеличилась на 2.465 тыс. тонн торфа — 23 проц. (вместо 19 проц. по плану).

Ставя перед собою задачу дальнейшего перевыполнения плана торфодобычи, 160-тысячный коллектив рабочих, инженеров, техников и служащих торфяной промышленности обязуется всю свою энергию направить на окончание сушки всего добытого торфа к 1 октября, окончание уборки и окараванивания—к 15 октября, обеспечив в эти же сроки полную досушку и отоваривание торфа, оставшегося с 1935 г. (ТАСС).

Вся страна, сплоченная вокруг партии Ленина—Сталина, шлет проклятья подлым изменникам и предателям социалистической родины

Сталин—разум и сердце страны

ДНЕПРОПЕТРОВСК, 17 августа. (Корр. «Правды»). Вчера и сегодня на металлургическом заводе имени Ленина после гудка состоялись собрания рабочих, на которых было зачитано сообщение Прокуратуры СССР о раскрытии контрреволюционной троцкистско-зиновьевской банды фашистских убийц.

Один за другим выступали сталевары, трубопрокатчики.

Старый производственник, насчитывающий 40-летний производственный стаж, тов. Яровой говорит:

— Гнусные троцкистско-зиновьевские гады, враги народа, пытались нам вредить где только можно. Они убили нашего любимого Сергея Мироновича Кирова. Они поднимали руку на нашего родного вождя великого Сталина. Нет им никакой пощады!

Рабочие завода имени Петровского в единогласно принятой резолюции обращаются к органам Наркомвнудела и всем товарищам, работающим вместе с вождем народа товарищем Сталиным:

— Будьте еще более бдительны, оградите железной непроницаемой стеной, берегите больше, чем зеницу своего ока, берегите больше своей жизни разум и сердце советской страны и мировой пролетарской революции — нашего великого и родного товарища Сталина!

Нет большего преступления, чем измена родине

С неописуемым возмущением узнали мы из сообщения Прокуратуры СССР о чудовищном заговоре против жизни товарища Сталина и его соратников.

Обанкротившиеся и изолгавшиеся вконец Троцкий, Зиновьев, Каменев и др., осмеянные рабочими, опрокинутые жизнью, взялись за оружие.

Троцкистско-зиновьевская группа стала просто бандой убийц, потерявших человеческое обличие. Рабочие с омерзением называют их трижды презренные имена.

Нет большего преступления в нашей стране, чем измена родине. Гады продались душой и телом немецким фашистам и вместе с ними готовили подлые убийства и диверсионные акты. Не будет им пощады от пролетарского суда!

Нет более любимого человека для каждого советского гражданина, чем товарищ Сталин. Он наш отец, вождь, учитель и друг. Его имя произносится с любовью и надеждой. Мы окружим его и его соратников железной стеной пролетарского единства. Мы никому не позволим покушаться на жизнь наших вождей!

Мы просим Верховный Суд беспощадно покарать эту шайку фашистских убийц.

А. СТАХАНОВ.
М. ДЮКАНОВ.

ТРОЦКИСТУ ВЫДАЛИ ПАРТИЙНЫЙ БИЛЕТ

(От донецкого корреспондента «Правды»)

Свыше двух лет Алексин работал в аппарате Донецкого обкома, ему поручали ответственнейшие задания, никто совершенно не интересовался его прошлым.

Заведующий отделом партийной пропаганды и агитации обкома тов. Сергеев, секретарь парткома тов. Рапопорт и бывший секретарь обкома партии тов. Вайнов (сейчас секретарь оргбюро ЦК ВКП(б) по Ярославской области) знали, что Алексин имел отношение к троцкистской оппозиции. В анкетах, автобиографиях и устных разговорах он, правда, осторожно, но все же касался этого вопроса. Он говорил и писал, что «один или два раза голосовал за троцкистскую резолюцию».

«Чистосердечное признание» Алексина успокоило работников обкома, усыпило их бдительность. Алексину верили на слово, никто никогда не пытался проверить, насколько правдоподобно его признание.

В 1935 году Алексин проходил проверку партдокументов. Проверял его секретарь обкома Вайнов. Последний не только не разоблачил полностью троцкистскую деятельность Алексина, но даже в акте проверки не записал и тех скудных сведений о принадлежности его к троцкистской оппозиции, которые сообщал Алексин в своей автобиографии.

13 июля 1936 г. Алексин проходил обмен партийных документов. Секретарь Сталинского горкома Машонкин установил, что Алексин в 1923 году, находясь в Киевской военно-политической школе в качестве лектора, был активным троцкистом.

До 1925 года фамилия Алексина была Алексашин. Никто не поинтересовался, почему изменена фамилия.

В 1929 году Алексин был послан в научную командировку за границу, в Германию. Возвратясь оттуда, Алексин поместил ряд статей в журнале «Большевик Украины», где восхищался экономикой германского империализма.

За политическую неустойчивость и правооппортунистические ошибки Харьковский горком вынес Алексину в 1932 году строгий выговор. Это взыскание должно было быть записано в его учетную карточку. Но оно там отсутствует. Почему? Оказывается, учетная карточка Алексина помечена 1932 годом, в то время как партийный билет Алексин получил в 1927 году. Куда исчезла учетная карточка, выданная Алексину в 1927 году, последний «не помнит». Ни партийный комитет обкома, ни Сталинский горком не заинтересовались этим обстоятельством.

Скрывать, не договаривать, отмалчиваться — такова тактика этого двурушника.

В свете всех этих фактов остается непонятным, что же побудило секретаря Сталинского горкома Машонкина выдать Алексину новый партийный билет.

В. АЛЬМАН.

Презренные имена

ЛЕНИНГРАД, 17 августа. (Корр. «Правды»). Вечерняя смена котельщиков Невского машиностроительного завода им. Ленина собралась в цеховой столовой. Когда-то здесь распинались зиновьевцы. Рабочие Невского завода не пошли за врагами партии. Рабочие вышвырнули зиновьевских приспешников со своего завода. С тех пор прошло много лет.

С отвращением произносили на своем собрании рабочие-котельщики презренные имена Троцкого, Зиновьева, Каменева и Евдокимова.

— Противно нам,—сказал в своем выступлении тов. Таращенко,—называть их гнусные фамилии. Эти люди причинили партии и стране столько зла, что, кажется, нет меры возмущению и негодованию.

Попросил слова старый рабочий и красный партизан 60-летний котельщик Жуков. Голос его дрожал и прерывался от волнения.

— Вы меня знаете,—начал он,— мои седины свидетельствуют о том, что я пережил много. Однако подлость Троцкого и Зиновьева приводит меня в такое состояние, что я не нахожу слов. Все время эта сволочь мешала Ленину и Сталину. Теперь, когда троцкисты и зиновьевцы, посрамленные и разгромленные, стали на путь злобного террора, я от имени рабочих кричу им в лицо: «Вы — Иуды! На кого вы заносите свою грязную руку? На Сталина, имя которого—святое знамя народа. Руки прочь!»

Старик сошел с трибуны, тяжело дыша. Тихо стало на собрании, слышен был каждый вздох.

Жукова сменил рабочий Балунов.

— Эсеры убили Володарского и ранили Ленина. Зиновьевцы убили Кирова и готовились убить Сталина. Одна цена всей сволочи — эсерам и зиновьевцам. Наше дело с вами, товарищи рабочие, — тесно сомкнуться вокруг партии и вокруг любимого и бесконечно дорогого Сталина.

40-летний котельщик Горский выступил *с внешней сдержанностью*. Он говорил тихо, но в каждом его слове чувствовалась ненависть к лютым врагам народа, к трижды презренным Троцкому, Зиновьеву, Каменеву и их соучастникам.

— Они собирались истребить наших вождей, но не удалось. Теперь пролетарский суд вынесет им меру наказания, какую они заслужили. Мы любим, как отца, родного Сталина.

Теснее ряды вокруг партии!

СВЕРДЛОВСК, 17 августа. (Корр. «Правды»). С чувством огромного негодования узнали рабочие Верхисетского завода о преступной контрреволюционной, террористической деятельности троцкистско-зиновьевского отребья. Во всех цехах завода состоялись митинги. На митинге в мартеновском цехе сталевар Коротовский заявил:

— Никакой пощады подлым убийцам лучшего сына народа С. М. Кирова. Фашистские бандиты, целившиеся в горячо любимых руководителей партии и правительства, должны получить по заслугам.

Все рабочие, выступавшие на митинге, говорили о еще более тесном сплочении вокруг коммунистической партии и вождя счастливого советского народа товарища Сталина.

Митинги состоялись и на других предприятиях Свердловска.

Наемники фашизма

КУЙБЫШЕВ, 17 августа. (Корр. «Правды»). По заводам и предприятиям Куйбышева проходят собрания-беседы, на которых зачитывается сообщение Прокуратуры Союза ССР.

На швейной фабрике им. Володарского выступила старая работница Давыдова. Взволнованным голосом она говорит:

— Товарищи! Долго ли мы будем терпеть на советской земле наемников фашизма, террористов, руководимых трижды презренными Троцким, Зиновьевым и Каменевым?

Во всех речах звучит огромная любовь к партии и вождю народов товарищу Сталину.

Всенародная любовь к товарищу Сталину

(Завод «Красный пролетарий», Москва)

Рабочие «Красного пролетария» особенно горды тем, что виднейшие руководители партии и члены правительства тесно связаны с коллективом завода.

— Тов. Молотов,— спешат поделиться рабочие завода,—состоит нашим бессменным депутатом в Моссовете.

— Тов. Микоян—член нашей партийной организации. Доклад о Конституции, о замечательной, единственной в мире, сталинской Конституции делал у нас тов. Микоян, как член нашей организации. И другие члены правительства нас не забывают.

Краснопролетарцы рассказывают об этом с величайшей гордостью за свой родной завод, и этим они хотят выразить всю свою преданность, всю свою безграничную любовь и уважение к великой коммунистической партии, к советскому правительству.

Легко представить себе, какая буря негодования прошла по заводу, когда рабочие прочли сообщение Прокуратуры СССР о грязных происках кучки оголтелых бандитов — жалких остатков разбитого в открытых боях подлого троцкистско-зиновьевского блока.

И когда рабочие завода, инженеры, техники, служащие собрались на общезаводской митинг, с трибуны раздавались голоса, проникнутые глубокой ненавистью и презрением к злейшим врагам народа.

Страстную, горячую речь произнес старый кадровик, мастер второго механического цеха тов. П. Я. Яковлев:

— Троцкий, Зиновьев, Каменев много пакостили и вредили рабочему классу и в годы освободительной борьбы с самодержавием и в годы социалистического строительства. Провокационными методами своей деятельности, своим предательством они превзошли даже таких знаменитых провокаторов, как Азеф и Малиновский. Троцкистско-зиновьевские последыши обагрили свои руки в крови одного из лучших руководителей партии—Сергея Мироновича Кирова. Они готовили злодеяние против нашего вождя — самого дорогого и близкого советскому народу и трудящимся всего мира. Изменникам родины и предателям дела рабочего класса не может быть никакого снисхождения.

— У этих людей, — говорит мастер И. П. Солодов, — нет платформы, револьвер служит им платформой.

Тов. Солодов указывает, что выстрел 1 декабря 1934 года повысил бдительность рабочего класса, но потом кое-где стали успокаиваться, и этим воспользовался враг, чтобы укрыться и продолжать свою гнусную работу. Советский суд должен *положить этому конец*.

— Я уверен, что советский суд в своем приговоре отразит всенародное негодование.

Ту же мысль высказывают инженер Арутюнов и рабочий Баюшкин. Они напомнили о неоднократном призыве товарища Сталина к бдительности. Они говорили о всенародной любви к тому, кто ведет нашу страну к сияющим вершинам социализма, к жизни, полной изобилия, радости и счастья,—к товарищу Сталину — и призывали к бдительности и умению распознавать врага, в какую бы маску он ни облачался.

ГОТОВЫ, КАК ОДИН, ДАТЬ ОТПОР ЗЛОДЕЯМ

(Завод «Серп и молот», Москва)

Сумерки. В стале-проволочном цехе это уже четвертое собрание. Собирались вчера *посменно днем, вечером, ночью*. Многолюдные, гневные были собрания.

Тесно сейчас в красном уголке стале-проволочного цеха. Заполнены скамьи и проходы. Президиум собрания в живом кольце рабочих, работниц, бригадиров, мастеров стахановской выучки, начальников смен.

На повестке — гневное рабочее слово о шелудивых псах международной контрреволюции—Л. Троцком, Зиновьеве, Каменеве и их приближенных.

Четвертое собрание в цехе, но не угасает гнев рабочего коллектива против разоблаченного врага, против тех, кто протягивал свои грязные продажные руки к сердцу, к мозгу советской страны, кто разрабатывал *подробные злодейские планы* убийства наших вождей, кто подготовил террористический акт против С. М. Кирова и скомандовал убийце: «Стреляй в упор!»

— Мы строим прекрасную радостную жизнь, — говорит собранию тов. Федоров из заводского учкомбината, — мы трудимся, засучив рукава, а Троцкий, Зиновьев, Каменев, как бродячие псы, хватают нас за ноги, пытаются помешать нам итти вперед. Довольно! Вор пойман с поличным.

— С бандитами нужно расправиться беспощадно, — говорит мастер Крам, — *приговор должен быть самый суровый!*

Речь работницы Бородкиной была совсем коротка:

— А сорную траву, — сказала она, — как вот эти троцкисты, из поля вон!

— Наши победы колоссальны, — говорит мастер Шумилин, — и наши враги это чувствуют, злятся. Фашисты заливают рабочей кровью Испанию, а троцкисты хихикают... *Они на службе у фашистов* и должны верно служить своим господам.

— Перед лицом врага, — заявляет мастер Шумилин, — надо быть бдительным. Там, где нет бдительности, враг может затесаться в наши ряды!

Как боевой сигнал звучат заключительные слова мастера:

— Товарищи рабочие, партийцы, не теряйте своих партийных билетов! Товарищи рабочие, не теряйте профбилетов, не теряйте своих паспортов! Враг этим пользуется. Смотри зорко за своим соседом, как он работает и куда гнет. Не секрет, товарищи, что у нас на заводе во время проверки обнаружены примазавшиеся, чужаки...

В президиум поступают новые записки. Просят еще и еще слова, но прения закрыты: заводское время не ждет.

ВРАГИ ПРОСЧИТАЛИСЬ!

ЗАПОРОЖЬЕ, 17 августа. (Корр. «Правды»). На всех предприятиях Запорожья прошли многолюдные митинги. Нет предела гневу трудящихся, узнавших из последних газет о тех тяжких злодеяниях, которые готовила троцкистская банда террористов. И нет границ той любви, которой полны речи, высказывания в беседах тысяч рабочих.

Рабочие, служащие завода инструментальных сталей говорят в своей резолюции:

— Потеряв всякую надежду на открытое выступление, эти гнусные наемники капитала стали на самый мерзкий, трусливый путь борьбы путем двурушничества. Убийство одного из любимых вождей партии Сергея Мироновича Кирова имело целью поколебать ряды нашей монолитной партии. Но враг просчитался. Весь народ еще больше сплотится вокруг партии и любимого вождя своего Иосифа Виссарионовича Сталина.

Рабочие, служащие завода ферросплавов требуют от пролетарского суда суровой кары врагам советской страны.

— Со своей стороны,—говорится в принятой резолюции, — мы обязуемся перед партией и правительством повысить свою бдительность и резко поднять производительность труда.

Врагам народа—нет пощады!

ГОРЬКИЙ, 17 августа. (Корр. «Правды»). Глубокое негодование и возмущение охватило всех трудящихся города Горького при чтении сообщения Прокуратуры СССР о гнусной, подлейшей деятельности раскрытых органами НКВД врагов народа из троцкистско-зиновьевской банды.

В напряженной тишине рабочие литейного цеха завода «Красное Сормово» слушали сообщение Прокуратуры СССР о врагах народа.

— Они превратились в террористов и готовы на любую подлость, — говорит рабочий тов. Криночкин. — Мы одобряем решение о предании суду этих ублюдков, убийц нашего дорогого, незабываемого товарища Сергея Мироновича Кирова.

Во всех выступлениях рабочих подчеркивается беззаветная любовь и преданность к великой партии Ленина—Сталина, беззаветная преданность и любовь к величайшему вождю народов товарищу Сталину.

Грозная ненависть к террористам

ВИННИЦА, 17 августа. (Корр. «Правды»). Более четырехсот рабочих Винницкого авто-тракторо-ремонтного завода собрались на митинг для обсуждения сообщения о предании суду контрреволюционеров троцкистско-зиновьевского блока.

Старый кадровик, рабочий моторного цеха Долошкевич говорит:

— За девятнадцать лет под руководством Ленина — Сталина мы создали прекрасную жизнь.

Рабочий литейного цеха Гончаренко добавляет:

— Все девятнадцать лет троцкисты-зиновьевцы только вредили, только мешали нашему строительству.

Слесарь Маховский взволнованно заявляет:

— Мы заплатили тысячами рабочих жизней за новую жизнь. А эти проклятые люди все наше рабочее дело пытаются предать. Они подготовляют террористические акты против любимых вождей. Вот почему мы их грозно ненавидим.

Сурово наказать гнусных убийц

СМОЛЕНСК, 17 августа. (Корр. «Правды»). С яростным негодованием узнал тридцатитысячный коллектив орджоникидзеградского завода «Красный Профинтерн» о преступлениях презренных выродков *из троцкистско-зиновьевского блока*. Во всех цехах состоялись митинги. Гневом и ненавистью были проникнуты выступления рабочих, техников и инженеров. В резолюции, единодушно принятой на всех митингах, говорится:

«Мы клеймим позором и проклятьем банду гнусных убийц и их непосредственных руководителей, трижды проклятых Троцкого, Зиновьева, Каменева. Мерзкие гады, убившие Кирова, пытавшиеся отнять у народа его вождей, должны понести суровое наказание. Нет никакой пощады бандитам, предателям родины, агентам фашизма. Железной стеной сплотимся вокруг партии, вокруг великого Сталина».

В резолюции рабочие призывают еще и еще больше повысить революционную бдительность.

Агенты охранок

СТАЛИНАБАД, 17 августа. (Корр. «Правды»). Сегодня на всех предприятиях и в учреждениях столицы Таджикистана состоялись митинги в связи с полученным сообщением Прокуратуры Союза ССР о предании суду руководителей террористических троцкистско-зиновьевских групп.

Трудящиеся выражают безграничное возмущение деятельностью скатившихся в болото белогвардейщины троцкистов и зиновьевцев и презрение к подлым двурушникам, выродившимся в наемных убийц, агентов заграничных охранок.

В резолюциях отмечается высокая бдительность славных чекистов, раскрывших деятельность гнусных убийц.

Гнев колхозников

ВОРОНЕЖ, 17 августа. (Корр. «Правды»). В колхозах области на собраниях, митингах широко обсуждается сообщение Прокуратуры Союза о подлых делах троцкистско-зиновьевской банды.

В выступлении каждого колхозника звучит безграничная любовь и преданность к партии, к великому Сталину, ненависть и презрение к троцкистско-зиновьевской банде.

Вечером после работы собрались около правления колхозники артели «Новая жизнь», Верхнехавского района. Выражая чувства и мысли собравшихся, выступает колхозник тов. Свиридов:

— Надо очистить нашу землю от контрреволюционной нечисти, чтобы не мешали враги работать!

Горячую, взволнованную речь произносит колхозник тов. Митин:

— Фашистские выродки — Зиновьев, Каменев и Евдокимов и их сообщники—все время мешали нам строить новую, счастливую жизнь. Эти предатели родины, подлые убийцы, отняли жизнь любимого всем советским народом Сергея Мироновича Кирова, они подготовляли террористические акты против родного Сталина и его соратников. Нет пощады этим выродкам!

Митинги и собрания прошли в колхозах Мичуринского, Раненбургского, Новохоперского и других районов области.

Всюду на митингах и собраниях колхозники единодушно требуют суровой кары изменникам социалистической родины.

Омерзительная шайка бандитов

Профессорско-преподавательский состав Центрального института усовершенствования врачей с чувством глубокого возмущения и негодования клеймит омерзительную контрреволюционную троцкистско-зиновьевскую банду подлых убийц.

Отвратительным предательством, продажностью и двурушничеством они метили в сердце партии, пытаясь внести смятение в наши ряды. В такие минуты с особой остротой мы чувствуем, как беспредельна наша любовь, любовь всего советского народа, к коммунистической партии, к дорогому, близкому и родному для каждого из нас товарищу Сталину.

Мы окружим живой стеной нашего великого вождя, защищая его, как воплощение лучших чаяний человечества, до последней капли крови.

Обанкротившимся политическим бандитам не должно быть никакой пощады.

Заслуженные деятели науки профессора: ХОЛЬЦМАН, ЛУРИЯ, ВИШНЕВСКИЙ, ШЕРЕШЕВСКИЙ, профессора: ГОТЛИБ, МАРГУЛИС, ГОРИНЕВСКАЯ, ВОВСИ, д-р ГРОСМАН и др.

МАСКИ С ВРАГОВ СОРВАНЫ

В отдельных партийных организациях Москвы разоблачены скрытые троцкисты. Некоторые из этих подлых двурушников сумели, пользуясь политической слепотой и отсутствием бдительности партийных организаций, окружить себя единомышленниками, которых они приглашали на работу в свои учреждения и предприятия.

15 августа решением бюро Таганского райкома исключен из партии троцкист Ширинский, состоявший в партийной организации архива Красной Армии. Активный участник троцкистской оппозиции в 1923 году, он все годы скрывал свою принадлежность к оппозиции. Работая в архиве Красной Армии, он принял на службу исключенного из партии активного троцкиста — террориста Соколова, который выкрал из архива ряд важных документов.

16 августа исключен из партии решением бюро Москворецкого райкома троцкист Лазарев, состоявший в партийной организации Геологической ассоциации Академии наук. Лазарев принимал активное участие в работе троцкистской контрреволюционной оппозиции в 1927—1928 гг. в Казани. В 1935 году он исключался из партии как неразоружившийся троцкист. После того, как Лазарев был восстановлен в партии, он продолжал поддерживать активную связь с врагами партии—троцкистами. К сожалению, Лазарев прошел партийную проверку и получил новый партийный билет.

Вчера, 17 августа, бюро Железнодорожного райкома исключило из партии секретаря парткома машинно-путевой станции Ярославской железной дороги Автушко и председателя рабочкома этой станции Козлова.

Как выяснилось, председатель рабочкома Козлов — бывший троцкист, приглашенный Автушко на работу, систематически подбирал и перетаскивал на станцию знакомых троцкистов, исключенных в свое время из партии, а те занимались контрреволюционной агитацией. Секретарь парткома Автушко со своей стороны покрывал троцкиста Козлова, зажимал самокритику и не реагировал на сигналы членов партии и беспартийных рабочих, требовавших борьбы с контрреволюционерами.

Сейчас маски с врагов народа сорваны.

А. АГРАНОВСКИЙ.



Рабочие вечерней смены Московского станкозавода им. Орджоникидзе обсуждают сообщение Прокуратуры СССР о террористической деятельности Троцкого, Зиновьева, Каменева и их бандитской шайки.

Источник идей и вдохновения

ЛЕТЧИКИ И КОНСТРУКТОРА О СВОИХ БЕСЕДАХ с товарищем СТАЛИНЫМ



Герои Советского Союза (слева направо): тт. Каманин, Слепнев, Доронин, Молоков, Громов, Водопьянов, Леваневский, Ляпидевский.

Вперед и выше!

Несколько лет назад я начал заниматься высотными полетами. Это не значит, конечно, что мне стало скучно на поверхности земли. Не следует делать также вывод, что я уже предельно овладел техникой пилотирования и перестал относиться с уважением к своей основной професси — летчика-испытателя.

Нет ничего лучше (с моей точки зрения) испытания машин. После долгих месяцев напряженных работ из ворот завода выходит новый самолет. Никто ничего не может сказать о его поведении в воздухе. Предполагают, что у него такой-то потолок, такая-то скорость, такие-то летные данные. Летчик-испытатель должен проверить все это, подтвердить или опровергнуть, внести свои коррективы.

Конечно, наша профессия сопряжена с некоторым риском. Но зато сколько удовлетворения чувствуешь после каждого полета, после испытания новой машины в воздухе! Испытатель знает, что конструктора чутко прислушиваются к каждому его слову, к каждому замечанию. И поэтому я всегда стараюсь узнать о машине все, выжать из нее возможное с тем, чтобы к характеристике, которую я даю, никто не мог ничего добавить или убавить.

Современная авиация стремится ввысь. Начал летать ввысь и я. На наших прекрасных самолетах можно летать очень высоко.

Огромную поддержку в моей работе оказал товарищ Сталин. В начале этого года мне поручили испытывать новую машину, сконструированную тов. Ильюшиным. Испытав машину, я решил, что на ней можно побить некоторые существующие международные рекорды высоты полета на самолете с коммерческой нагрузкой.

Товарищ Сталин в ответ на мою просьбу разрешил мне лететь на побитие рекордов. И мне удалось побить два официальных мировых рекорда.

Приветствие товарища Сталина, посланное им в связи с установлением первого рекорда на самолете с коммерческим грузом в 500 килограммов, дало мне огромную зарядку и воодушевило на новые дела. Приветствие товарища Сталина — не только поздравление с выполнением определенного задания. Я считаю, что человек, получивший такую высокую награду, всю жизнь должен стремиться вперед и выше.

Во время своей речи на приеме в Кремле 13 августа товарищ Сталин дал мне высокую оценку. Я могу ответить на его слова только делом. Слова товарища Сталина вызвали во мне желание работать больше, упорнее. Я хочу улучшить имеющиеся результаты высотных полетов.

В настоящее время существует шесть различных международных рекордов высоты полета на самолетах с нагрузками и без них. Я думаю, что сейчас мы имеем все возможности для того, чтобы забрать все эти шесть рекордов. Я уверен, что эти рекорды будут принадлежать летчикам СССР.

При встречах с товарищем Сталиным, пожалуй, больше всего бросается в глаза его исключительная забота о человеке. Однажды у меня в высотном полете отказал кислородный прибор. Я успел быстро спуститься вниз, не потеряв сознания. Товарищ Сталин знал об этом случае, и когда я просил у него разрешения совершить полет на побитие рекорда, он спросил меня: а все ли в порядке с кислородным оборудованием?

Я обещал товарищу Сталину лично проверить всю аппаратуру. С тех пор я стал еще внимательнее относиться к подготовке своих полетов, тщательно проверяя все, до последнего винтика.

Встречи с товарищем Сталиным, разговоры с ним служат для меня могучим источником новых идей, новых планов и источником энергии для их осуществления.

Летчик В. КОККИНАКИ.





Герой Советского Союза Г. Байдуков.

СОЧЕТАТЬ СМЕЛОСТЬ С УМЕНИЕМ

Я являюсь представителем пока еще мало популярной в широких кругах, но чрезвычайно сложной и необходимой авиационной специальности — штурманского дела.

Непрерывно увеличивающаяся дальность полетов, регулярность рейсов, необходимость летать в любое время суток и при любой метеорологической обстановке, — все эти условия выдвинули аэронавигационное дело, как самостоятельную, вполне равноправную науку.

Но, как и всякая наука, аэронавигация не может стоять на месте. Она должна постоянно двигаться вперед, не только не отставая, но и опережая растущую авиационную технику.

Когда мне пришлось встретиться с товарищем Сталиным и услышать его, сознание этого проявилось с еще большей силой.

Мне приходилось довольно часто видеть товарища Сталина и до перелета «АНТ-25». Но это бывало на с'ездах, во время парадов, демонстраций. Я тогда видел товарища Сталина издали.

Впервые я встретился близко и говорил с товарищем Сталиным за несколько дней до отлета нашего экипажа из Москвы. Разговор с товарищем Сталиным, его дружеское напутствие буквально окрылили меня. И когда товарищ Сталин спросил, нет ли у нас «червяка сомнения» в своих силах и успехе перелета, я, как и мои товарищи, почувствовал в себе огромную решимость выполнить любое задание великого вождя.

Я хотел во что бы то ни стало, какой угодно ценой, оправдать доверие товарища Сталина и осуществить начертанный им маршрут. И за все время перелета каждый из нас был полон твердой уверенности в успехе нашего предприятия.

На приеме в Кремле после возвращения «АНТ-25» в Москву товарищ Сталин в своей речи говорил о качествах, которые характеризуют Героя Советского Союза. Он говорил, что смелость и отвага — это только одна сторона героизма. Другая сторона — не менее важная — это уменье.

Из указаний товарища Сталина я делаю для себя вывод о необходимости дальнейшей упорной работы по теоретической разработке и практическому исследованию всех вопросов воздушной навигации.

А. БЕЛЯКОВ.
Герой Советского Союза

СТАЛИНСКИЙ РАЗМАХ ТВОРЧЕСКОЙ МЫСЛИ

За последние два года мне привелось несколько раз беседовать с товарищем Сталиным, получать лично от него советы и указания.

Вот только еще рождается проект новой машины. Чертежи, цифры... Пригласив к себе конструктора, товарищ Сталин знакомится с проектом, и его четкие замечания, его ясная критика результата расчетов помогают самому конструктору получить предельно точное освещение всех данных будущей машины.

Во время одной из бесед товарищ Сталин дал задание — в кратчайший срок сконструировать новый тип самолета. Я выслушал его подробные указания о тех качествах, которыми должна обладать эта машина, учел все требования, пред'являемые к ней. И сразу стало ясно: найден новый путь для решения весьма важной проблемы, которую нам не удавалось разрешить в течение полутора лет! Нас охватило подлинное творческое вдохновение — меня и коллектив, работающий вместе со мной.

Сталинская поддержка, сталинские указания придают новый размах технической смелости и творческой мысли конструктора самолетов. Но они обладают двойной силой. Подчиняясь им, начинаешь еще глубже и кропотливее предусматривать все детали следующего проекта.

Можно было бы показать на десятках примеров, как указания товарища Сталина помогали мне, конструктору с многолетним стажем, разрешать сложные проблемы современной авиационной техники. Приведу хотя бы такой пример, — он достаточно ярок и нагляден: в числе ряда других достижений мы получили скорость одного из наших новых самолетов на 60 процентов выше, чем у существующего у нас лучшего образца того же типа.

Летать быстрее всех, дальше всех и выше всех в мире... Эта заветная цель каждого советского летчика и конструктора становится делом сегодняшнего дня. Беспримерный перелет Героев Советского Союза Чкалова, Байдукова и Белякова, блестящие рекорды, установленные летчиком Коккинаки, красноречиво говорят о замечательных успехах нашей авиации.

С. КОЧЕРИГИН.
Авиаконструктор.

ПОТОК НОВЫХ МЫСЛЕЙ

2 мая прошлого года на Центральном аэродроме им. Фрунзе товарищ Сталин задал мне ряд вопросов. Он внимательно выслушивал мои ответы и затем спросил:

— Почему вы не пользуетесь парашютом, а обычно стараетесь спасти машину?

Я ответил, что летаю на опытных, очень ценных машинах, губить которые страшно жалко. И обычно стараешься спасти машину, а вместе с ней и себя.

— Ваша жизнь дороже нам любой машины, — сказал Сталин.

Долгое время я ходил под впечатлением сталинских слов. Много дней я обдумывал все сказанное им и сделал для себя ряд практических выводов. Я стал летать много дисциплинированнее, чем летал раньше, стал в воздухе спокойнее, что ли.

Меня поразила ясная сила сталинских слов. Жизнь летчика дороже машины! Но и машина ведь тоже очень дорога...

Мне приходится испытывать новые самолеты. В них вложен колоссальный труд большого творческого коллектива. Десятки конструкторов делают проект самолета, сотни и тысячи рабочих строят его. И затем весь этот коллектив доверяет плоды своих трудов мне, летчику-испытателю. В моих руках судьба их труда, я один могу дать им ответ на все вопросы. И сами конструктора ведь впервые начинают чувствовать самолет только тогда, когда он летает.

Подымаясь в воздух на опытной машине, я каждый раз чувствую огромную ответственность перед коллективом. Погибнет машина, — и все их труды пойдут прахом. А ведь я не молодой летчик, у меня за плечами некоторый опыт. И, естественно, что я сталинские слова о парашюте воспринял применительно к себе.

Молодой летчик может и должен покинуть машину, как только он заметит что-нибудь серьезно угрожающее жизни пилота. Опытный летчик должен сделать все возможное для спасения машины. Оторвись, например, у меня при взлете колесо (а так иногда бывало), я буду летать в поисках выхода до тех пор, пока не израсходую всего горючего. Молодой же пилот должен немедленно выбрасываться, если он еще не приобрел большого опыта и умения.

Мне выпало счастье в последнее время несколько раз встретиться и разговаривать с товарищем Сталиным. Его внимание к экипажу «АНТ-25» наполнило меня радостью и гордостью. И мне хочется сделать что-то очень большое, очень красивое, чего никто в мире еще никогда не делал.

Встречи со Сталиным вызвали у меня целый поток новых мыслей, идей, проектов. Я иногда начинаю мечтать о таких вещах, которые даже самому кажутся неосуществимыми. Но достаточно мне вспомнить слова товарища Сталина, замечательную встречу 10 августа на Щелковском аэродроме, чтобы почувствовать в себе силы на любое, самое рискованное предприятие.

Велика сила советской авиации, так любовно воспитуемой товарищем Сталиным. Пройдет немного времени, и все мировые авиационные рекорды будут за нами. Я со своей стороны постараюсь сделать, что могу, для осуществления задачи, поставленной перед советскими летчиками: летать выше всех, дальше всех и быстрее всех.

В. ЧКАЛОВ.
Герой Советского Союза



Тов. М. И. Калинин вручает Валерию Чкалову орден Ленина и грамоту о присвоении звания Героя Советского Союза на заседании Президиума ЦИК Союза ССР 17 августа. Фото М. Калашникова.

ВЕЛИКОЕ СЧАСТЬЕ

На мою долю — сравнительно молодого летчика — выпало исключительное счастье — несколько раз видеться и разговаривать с товарищем Сталиным.

Это было на заседании в Центральном Комитете ВКП(б), когда мы с Валерием Чкаловым лично докладывали великому вождю план своего дальнего беспосадочного перелета. Мы испытали на себе ласковую заботливость товарища Сталина в Кремле, куда экипаж самолета «АНТ-25» был вызван за несколько дней до старта. Товарищ Сталин оказал величайшую честь пилотам «АНТ-25», приехав на Щелковский аэродром 10 августа, к моменту финиша перелета. Наконец, 13 августа мы вместе с другими летчиками были приглашены на прием в Большой Кремлевский дворец, где товарищ Сталин произнес свою замечательную речь о качествах, характеризующих Героя Советского Союза, о смелости, отваге, воле, характере и уменье использовать новейшие достижения техники.

Все эти встречи порождали во мне множество глубоких мыслей и чувств, которые в заметке, конечно, не изложишь. Видя и слушая товарища Сталина, я загорался желанием лучше работать, лучше летать. Мне хотелось совершить какое-нибудь выдающееся дело, чтобы показать всему миру, что мы, рядовые советские летчики, «не лыком шиты».

На одном из заседаний в Кремле обсуждался вопрос о самолетах новой конструкции. На заседании присутствовали товарищи Сталин и Ворошилов. Товарищ Сталин поразил меня своими исключительно глубокими знаниями авиационных вопросов. Слушая товарища Сталина, я думал, каким разносторонним умом обладает этот человек, если он в совершенстве знаком со сложнейшими отраслями авиационной промышленности и деталями самолета.

Когда я возвращался на завод им. Горбунова, где работаю летчиком-испытателем, у меня было такое желание: летая на машинах новых конструкций, испытывая новые самолеты, делать свой вклад для улучшения их качества.

Многое зависит от нас, летчиков-испытателей! То, что может быть не замечено в конструкторских бюро, в лабораториях, в цехах завода, то мы обязаны обнаружить в воздухе, в полете. И я стал еще внимательнее, придирчивее и «злее» относиться к испытываемым мною самолетам.

Меня часто спрашивают, чем я теперь намерен заняться. Этот вопрос только удивляет. Ясно, что я буду продолжать работать на своем заводе, буду испытывать новые самолеты. Я буду добиваться, чтобы вся продукция нашего завода не вызывала ни малейшего нарекания, чтобы прошедшие через нашу заводскую летно-испытательную станцию машины были первоклассными.

Не приходится говорить о том, что я с огромной радостью приму участие в любом новом авиационном предприятии, в любом деле, направленном на благо нашей дорогой родины.

Г. БАЙДУКОВ.
Герой Советского Союза

СТАЛИН — НАША ГОРДОСТЬ

Слово Сталин в авиации звучит символически, призывно, победно. Сталина крепко любят летчики, любят по-особенному, всей душой, со всей авиационной страстностью и пылкостью. Для тысяч летчиков имя Сталина является одновременно и призывом к выдержке и к безудержной смелости и мастерству.

Впервые близко я увидел товарища Сталина на Московском аэродроме. Простая, удивительно простая товарищеская беседа, простые, но огромного смысла, огромного практического размаха вопросы. Буквально поражаешься, с какой точностью и пунктуальностью он подмечает такие вещи, которые никогда не приходили летчику в голову.

Я знаю — Сталин любит летчиков. Сталин лелеет и бережет летчиков. Невольно задумываешься, как можно, руководя такой огромной социалистической перестройкой жизни, имея столько дел мирового порядка, уделять еще столько забот, внимания, отеческой ласки людям и особенно — людям авиации. Авиация сроднилась со Сталиным. Сталин с летчиком везде — в учебе, в подготовке самолета, при взлете, в полете, при выполнении сложных фигур, при посадке. Трудно представить себе лучшего друга, лучшего учителя, лучшего отца, чем Сталин.

Часто я видел Сталина в Кремле в семье летчиков. Особенную гордость и счастье я всегда испытываю от этой близости, она воплощает в себе кровную связь вождя с народом. В эти радостные часы общения со Сталиным невольно думается о грядущих боях, которые навяжет нам фашистский враг. Пусть только посмеют напасть на нашу родину. Мы пойдем в бой с именем Сталина в сердце, и это даст нам безудержную смелость, отвагу и бесстрашие, о которое разобьется любой враг. Тем более, что наряду с бесстрашием Сталин прививает нам, летчикам, умение и совершенство в управлении кораблем.

Мы, летчики, гордимся своим Сталиным, гордимся своей прекрасной страной, которая под его гениальным руководством пышно расцветает с каждым днем. Никогда в жизни никому не отдаст советский летчик ни пяди советской земли, ни микроскопической доли здоровья и жизни своего друга Сталина.

Летчик И. СПИРИН.

ГЛАВНЫЙ КОНСТРУКТОР СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ОБЩЕСТВА

В счастливые моменты, когда я имел возможность лично присутствовать при беседах с товарищем Сталиным, я поражался исключительной осведомленности его во всех подробностях и деталях в столь сложной отрасли, какой является авиация. Гений этого великого человека так многогранен, что дает ему возможность прекрасно разбираться в сугубо технических вопросах, в которых даже мы, специалисты, не всегда можем предложить единое решение. С изумительно дальновидной прозорливостью товарищ Сталин дает нам исчерпывающие указания, касающиеся даже мелочей. Блестящие результаты перелета Героев Советского Союза тт. Чкалова, Байдукова и Белякова я об'ясняю главным образом тем, что этим «мелочам» было уделено исключительное внимание.

Слова и мысли, высказанные в моем присутствии товарищем Сталиным, дали толчок многим моим планам, которые, надеюсь, будут воплощены в жизнь. Сейчас нашей основной и самой злободневной задачей является дальнейшее совершенствование эксплоатационных качеств мотора «АМ-34». Надо добиться на самолете такого же простого обслуживания мотора, как на современных автомобилях.

Второе, что предстоит сделать, — это облегчить управление мотором до простоты управления автомашиной.

Все творческие силы мы должны направить на овладение стратосферой. Рекорды товарищей Коккинаки, Алексеева и Шевченко показали всему миру, как близки мы к разрешению этой проблемы. Мы, инженеры и конструктора, обязаны закрепить эти достижения и наладить серийное производство самолетов для перевозки пассажиров и грузов в стратосфере с максимальной скоростью.

Вот какие планы и мысли возникли у меня, когда я слушал товарища Сталина. Впереди — еще более смелые взлеты конструкторской мысли. Впереди — новые победы советской авиации. Они будут одержаны под руководством нашего главного и гениального конструктора социалистического общества, нашего любимого товарища Иосифа Виссарионовича Сталина.

А. МИКУЛИН.

Смелое предложение

Непрерывный рост авиационной техники ставит перед конструкторами ряд новых и сложных задач. Современный самолет, независимо от его назначения (пассажирский, почтовый, военный), должен обладать высокой скоростью, большой грузопод'емностью, дальностью, значительным потолком. Авиационная техника идет вперед гигантскими шагами. Машина, построенная 2—3 года назад, ныне признается уже устаревшей.

Конструктор обязан смотреть далеко в будущее. Он должен знать, что требуется от авиации сегодня и что потребуется завтра. Если он этого не знает — грош цена и конструктору, и его конструкции. Но не всегда еще мы, конструктора, умеем смотреть вперед, не всегда учитываем наши исключительные технические возможности.

2 мая прошлого года, после парада на Центральном аэродроме, товарищ Сталин в беседе с конструктором Н. Н. Поликарповым выдвинул идею создания машины нового типа. Его предложение было настолько смело, что многим, в том числе и мне, показалось почти неосуществимым.

Но идея Сталина увлекла меня. Я считал, что его предложение относилось не только к инженеру Поликарпову, но и ко всем конструкторам Советского Союза. После парада был прием в Кремле. Я еле-еле досидел до конца заседания, пришел домой и провел бессонную ночь. С тех пор я засел за работу.

Сначала конструкция этой машины как-то не укладывалась в моем сознании. Я жадно искал разрешения целого ряда возникавших недоуменных вопросов. Иногда казалось, что нет выхода из конструктивных противоречий. В эти минуты я черпал уверенность и настойчивость в сталинских словах. Раз он сказал — значит сделать можно.

Мне пришлось проделать очень большую работу. Я изучил и сам построил целый ряд схем, пока не остановился на одной — самой логичной и необходимой. Тогда встал вопрос о моторе для самолета. Понадобилось самым внимательным образом исследовать шесть моторов, в том числе несколько заграничных. Ни один из них не отвечал поставленным требованиям. А затем, при дальнейших поисках, оказалось, что всем этим требованиям отвечает наш отечественный мотор, созданный руками советских инженеров и рабочих. И мне сразу стало ясно, что такую машину, о которой говорил товарищ Сталин, сделать можно.

По моему предложению, в конструкцию мотора был внесен ряд изменений. Он показал прекрасные качества. Спустя некоторое время проект машины был готов, и мы приступили к ее постройке. Через месяц самолет будет закончен и пойдет в воздух.

Этот самолет построен по идее товарища Сталина. До его слов ни я, ни кто-нибудь другой из конструкторов и не помышляли о такой машине. Мы недооценивали наших технических возможностей. А на проверку оказалось, что для создания подобного самолета у нас есть все: и материал, и база, и кадры.

Мне посчастливилось несколько раз встречаться с товарищем Сталиным. И меня всегда поражала богатейшая его осведомленность во всех вопросах авиационной техники, в том числе и его познания в специальных отраслях авиации. Однажды товарищ Сталин осматривал модель одной машины, спроектированной мною. Он внимательно выслушал все мои об'яснения, а затем спросил:

— А как вы обеспечили возможность экипажа покинуть самолет в случае аварии в воздухе?

Я на модели показал технику выбрасывания. Товарищ Сталин заметил, что для человека, находящегося в задней кабине, нужно обеспечить возможность более быстрого выбрасывания, и, в частности, предложил расширить нижний люк.

Все оказалось настолько простым и бесспорным, что я удивился, как мне раньше самому не пришло в голову это предложение. Придя домой, я немедленно сел за расчеты и переделал люки по указанию товарища Сталина.

И сейчас для меня ясно, каким должен быть авиационный конструктор. После памятного разговора с товарищем Сталиным я гораздо смелее смотрю вперед, пытаюсь шире охватить проблемы современной авиации. Многое в авиационном «завтра» мне уже не кажется таким недосягаемым, как раньше.

С. ИЛЬЮШИН.
Авиаконструктор.



Герой Советского Союза А. Беляков.

ТОВАРИЩИ ВОРОШИЛОВ, ЖДАНОВ, И БУДЕННЫЙ НА ЛЕНИНГРАДСКИХ ЗАВОДАХ

ЛЕНИНГРАД, 16 августа. (ТАСС). 16 августа Кировский завод посетил народный комиссар обороны маршал Советского Союза тов. К. Е. Ворошилов, секретарь ЦК ВКП(б) и Ленинградского обкома ВКП(б) тов. А. А. Жданов, инспектор кавалерии РККА маршал Советского Союза тов. С. М. Буденный, председатель Ленинградского совета тов. И. Ф. Кодацкий, начальник управления НКВД по Ленинградской области комиссар государственной безопасности первого ранга тов. Л. М. Заковский и другие.

Тт. Ворошилов, Жданов, Буденный и другие вместе с директором завода тов. Тер-Асатуровым и начальником штаба противовоздушной обороны (ПВО) об'екта тов. Сеничевым подробно ознакомились с пунктами противовоздушной обороны завода.

На пунктах первой помощи тт. Ворошилов и Жданов беседовали с главным врачем завода тов. Никитиным, врачем тов. Отс, заместителем начальника медико-санитарной службы ПВО об'екта тов. Фридляндом. Тов. Ворошилов дал ряд указаний по улучшению ПВО на заводе.

— Кировский завод, — заявил тов. Ворошилов, — очень популярен. Недаром враги Советского Союза с особой ненавистью относятся к рабочим-кировцам. Это и понятно. Рабочие-кировцы многое сделали для победы пролетарской революции. Враги будут пытаться нанести свой удар в первую очередь по этому заводу. К этому надо быть готовыми. Сделать Кировский завод неуязвимым для врага,—заканчивает нарком,—дело чести всего коллектива кировцев.

Посетив механический цех № 3, тт. Ворошилов, Жданов и Буденный подробно беседовали с начальником этого цеха тов. Филимоновым и конструктором-орденоносцем тов. Махановым.

Рабочие и служащие Кировского завода горячо приветствовали любимых руководителей партии и Красной Армии.

• • •

Затем тт. Ворошилов, Жданов, Буденный, Кодацкий, Заковский и другие посетили завод «Красный треугольник». Приняв рапорт начальника об'екта «Красный треугольник» тов. Васильева о готовности об'екта к противовоздушной обороне, тт. Ворошилов и Жданов обошли ряд цехов завода, ознакомились с работой предприятия, с ассортиментом выпускаемой продукции и проверили организацию и состояние работы по ПВО.

Рабочие и работницы галошных и других цехов «Красного треугольника» восторженно приветствовали железного наркома обороны и боевого руководителя ленинградских большевиков. Долго не смолкали крики «ура» и приветственные возгласы, обращенные к руководителям славной большевистской партии Ленина — Сталина и великой Красной Армии Советского Союза.

Во втором галошном цехе тов. Жданов представил тов. Ворошилову одну из лучших стахановок цеха тов. Амельченко, отличницу оборонной работы, сдавшую экзамен на звание командира взвода. Тов. Ворошилов горячо пожал руку тов. Амельченко и подробно беседовал с ней о ее работе. В заключение беседы тов. Амельченко от имени всех рабочих, работниц, служащих и специалистов «Красного треугольника» просила Климента Ефремовича передать горячий привет родному Сталину.

Далее тт. Ворошилов, Жданов и Буденный осмотрели командный пункт заводской ПВО. В беседе с обслуживающим персоналом пунктов руководители Красной Армии подробно знакомились с состоянием оборудования помещений ПВО, интересовались качеством обслуживания «пострадавших» во время воздушных налетов. В заключение тт. Ворошилов, Жданов и Буденный выразили свое удовлетворение хорошей организацией средств противовоздушной обороны на заводе.

Прощаясь с руководителями «Красного треугольника», тт. Ворошилов, Жданов и Буденный сделали им ряд практических указаний о необходимости улучшить оборонную работу на заводе, укрепить дисциплину во время боевой учебы, добиться дальнейшего усиления защитных средств завода.

• • •

В 15 часов 50 минут тт. Ворошилов, Жданов и другие совместно с секретарем Красногвардейского райкома ВКП(б) тов. Соболевым и председателем райсовета тов. Малецким посетили завод-втуз имени Сталина. Весть о приезде любимых руководителей партии и Красной Армии быстро облетела все цехи. Рабочие и служащие первой смены и бойцы команды ПВО встретили наркома обороны и его боевых соратников горячей овацией, бурными приветственными возгласами. Тт. Ворошилов и Жданов тепло отвечали на приветствия сталинцев.

Тт. Ворошилов и Жданов подробно ознакомились с состоянием средств противовоздушной обороны на заводе им. Сталина и дали руководителям завода ряд указаний о дальнейшем улучшении оборонной работы.

• • •

Далее тт. Ворошилов и Жданов осмотрели Красногвардейский районный пункт ПВО, после чего выехали в N-скую дивизию для ознакомления с организацией зенитной защиты гор. Ленинграда.

БОЛЬШИЕ ОСЕННИЕ УЧЕНИЯ ВОЙСК ХАРЬКОВСКОГО ВОЕННОГО ОКРУГА

ХАРЬКОВ, 17 августа. (Корр. «Правды»). На-днях начинаются большие осенние учения войск Харьковского военного округа. В частях идет большая напряженная работа.

Бойцы и командиры охвачены одним желанием — как можно лучше провести учения. Уже имеется немало примеров образцовой подготовки.

Учения продлятся свыше 10 дней. В них будут участвовать все рода войск.

Трудящиеся городов и сел готовятся оказать широкое гостеприимство красноармейцам и командирам. В Харькове, Ахтырке и многих других местах белят и украшают дома, приводят в порядок улицы. Прохождение частей Красной Армии всюду превращается в народный праздник. В Павлограде бойцов буквально забросали цветами. В местах стоянок частей устраиваются гулянья, выступления красноармейской и колхозной самодеятельности.

Следует отметить хорошую инициативу общественных организаций Харькова. В районах учений устроены книжные и продуктовые киоски, созданы передвижные библиотечки. Организованы выезды шефских бригад, составленных из лучших артистов харьковских театров. Трудно найти такой уголок в области, где бы сейчас не говорили о предстоящих учениях.

ПРИЕЗД ПРЕЗИДЕНТА ТУРЕЦКОГО АВИАЦИОННОГО ОБЩЕСТВА г-на ФУАД БУЛЬДЖА

Сегодня, 18 августа, в Москву для присутствия на авиационном празднике в Тушино приезжает председатель турецкого авиационного общества «Турецкая птица», член парламента и видный общественный деятель Турции г-н Фуад Бульджа. Г-н Фуад Бульджа приехал в СССР через Румынию. Из Тирасполя, где он был встречен представителями осоавиахимовской организации, г-н Фуад Бульджа послал председателю Центрального совета Осоавиахима СССР комкору тов. Эйдеману следующую телеграмму:

«Вступая на территорию СССР, передаю дружественной стране мои лучшие пожелания. Благодарю за теплый прием на советской границе — в Тирасполе».

В СССР г-н Фуад Бульджа пробудет около 10 дней. Он посетит Ленинград, Харьков и ознакомится с работой общественных авиационных организаций. (ТАСС).

ЮНЫЕ АВИАМОДЕЛИСТЫ

Кто такой Лесик Нестеренко, чья модель самолета летала 4 часа 23 минуты? Кто такой Ваня Иванов, чья модель самолета пролетела 15 километров?

Они—советские школьники, подростки, которые хотят завтра быть Чкаловыми, Туполевыми, Прокофьевыми, Коккинаки. Они — юные авиамоделисты, соколята нашей родины.

Юные авиастроители сегодня еще не могут сесть за штурвал самолета, еще не могут сами построить «АНТ-25». Но взгляните на них, с какой любовью они запускают свои модели, как горят их глаза, следящие за полетом моделей, рассчитанных и построенных ими самими! А рассчитать и построить хорошо летающую модель, в особенности бензиновый моторчик, не так-то просто.

Юному авиаконструктору приходится делать почти все те же вычисления (правда, в упрощенном виде), которые необходимы для постройки настоящих самолетов.

Юные авиамоделисты спят и видят себя отважными летчиками, опытными конструкторами.

Поговорите с ними, и вы будете поражены тем, что почти любой из них владеет широкими знаниями по аэродинамике, управлению самолетом в воздухе.

Тысячи бывших авиамоделистов стали уже замечательными летчиками и конструкторами. Многие из них и сейчас еще не порвали связи с авиамоделизмом.

Партия и правительство и лично товарищ Сталин уделяют огромное внимание подготовке авиакадров.

Практическое руководство воспитанием авиамоделистов осуществляется ленинским комсомолом и Осоавиахимом.

Тысячи незаметных тружеников-энтузиастов работают руководителями авиамодельных кружков. С каждым годом растет число руководителей-педагогов.

Три года назад симферопольский педагог тов. Роденко, за плечами которого *свыше 50 лет жизни, занялся впервые* авиамоделизмом. Он стал энтузиастом этого увлекательного воздушного спорта. Тов. Роденко построил десятки превосходно летающих моделей и воспитал не одну сотню авиамоделистов.

Авиамоделистам известны неутомимые серпуховские педагоги тт. Певзнер и Пантюнин. Они наглядно пропагандируют практическое применение змейкового спорта. Они поставили воздушную дымовую завесу и под прикрытием ее сбросили воздушный «десант» — игрушечные пушки, танки, автомобили. Через несколько минут их кукла-парашютист совершает классический затяжной прыжок. Здесь все, «как в самом деле», — сначала появляется вытяжной парашютик, затем раскрывается основной купол.

Краевые и областные авиамодельные организации возглавляют в основном комсомольцы — доподлинные энтузиасты авиамодельного спорта. Большинство их научилось управлять планером, самолетом, совершать парашютные прыжки.

Было бы большой ошибкой думать, что в области развития авиамодельного спорта все уже сделано. Нашим авиамоделистам еще предстоит выполнить на практике лозунг тов. Ворошилова: «Каждой школе, каждому пионеротряду — кружок авиамоделистов».

Борьба за дальнейшее развитие массового авиамодельного спорта и за мировое авиамодельное первенство — таковы ближайшие задачи авиамоделизма в СССР.

И. СЕМЕНОВ.

НАКАНУНЕ ГОДОВЩИНЫ СО ДНЯ СМЕРТИ К. Э. ЦИОЛКОВСКОГО

КАЛУГА, 17 августа. (ТАСС). 19 сентября исполняется годовщина со дня смерти знаменитого деятеля науки в области дирижаблестроения К. Э. Циолковского. Калуга деятельно готовится отметить память своего великого земляка. Реставрируется дом, в котором прожил К. Э. Циолковский 40 лет. Здесь в день годовщины откроется музей имени великого ученого.

Ведутся большие работы по благоустройству парка, где похоронен К. Э. Циолковский. На его могиле будет установлен обелиск.

тт. ЧУБАРЬ, АНТИПОВ, КЕРЖЕНЦЕВ И И. И. МЕЖЛАУК НА ВЫСТАВКЕ ИЗДЕЛИЙ ШИРПОТРЕБА ИЗ ПЛАСТМАСС

17 августа выставку изделий ширпотреба из пластических масс, открывшуюся в Центральном музее советского экспорта при Всесоюзной торговой палате, посетили товарищи В. Я. Чубарь, Н. К. Антипов, П. М. Керженцев и И. И. Межлаук. Они подробно осмотрели образцы изделий «Союзхимпластмасс» и «Мосхимпластмасс», а также заграничные изделия. Тт. Чубарь и Антипов сделали целый ряд предложений и замечаний в целях дальнейшего улучшения качества изделий. (ТАСС).



Военинженер 2-го ранга, дважды награжденный орденом Ленина, А. И. Филин с женой Натальей Николаевной и сыном Игорем на аэродроме.

Фото М. Калашникова.

Незаметные герои

В летной школе Сталиногорского аэроклуба, где 99 рабочих учатся летать без отрыва от производства, нет ни одного платного инструктора. Сами рабочие, которые здесь же научились летать, продолжая работать на производстве, бесплатно учат летать своих товарищей. Этот факт, несомненно, открывает совершенно новую страницу в борьбе за овладение воздухом, и поэтому мы расскажем о сталиногорских летчиках подробнее.

В прошлом году в Сталиногорске родился аэроклуб. На первых порах он испытывал отчаянную нужду в средствах. Молодые пилоты, возглавившие аэроклуб, — Редько и Швецов, в первый же учебный год подготовили без отрыва от производства 23 летчиков. Когда об'явили новый набор в летную школу аэроклуба, посыпались сотни заявлений примерно такого содержания:

— Желая защищать родину, прошу обучить меня летному делу.

Такие заявления шли от лучших стахановцев и комсомольских активистов. Было отобрано и принято в летную школу 99 человек. Кто же их будет учить? Аэроклуб неоднократно обращался в Москву:

— Дайте инструкторов!

Из Москвы неизменно отвечали:

— У нас инструкторов нет.

И вот Редько и Швецов собрали рабочих, окончивших летную школу, предложили им пройти дополнительно инструкторскую программу и занять должность инструкторов в порядке общественной работы.

Особенно агитировать не пришлось... Одиннадцать ребят, окончивших летную школу «на отлично», встретили это предложение с радостью. Как и все летчики, они полюбили воздух. Полеты для них стали органической потребностью. Они с грустью думали, что по окончании летной школы им придется прервать летную жизнь. И вдруг такое счастье!

Так был решен вопрос об инструкторских кадрах. Инструктор Швецов стал начальником летной части, инструктора Ермаков и Лис—командирами звеньев, а 11 инструкторов взяты из числа бывших учлетов. Это—рабочие и служащие, которые обучают летать в порядке добровольной общественной работы, почему их и называют инструкторами-общественниками. Вот их имена: токарь Быков, слесарь Наумов, техник Попов, счетовод Дронов, шофер Кабанов, стекольщик Арчаков, слесарь Гончаров, заведующий гаражем Зянин, токарь Матвеев, бригадир-модельщик Абрамов и инструктор планерного спорта Кузмина.

У этих людей два рабочих дня в сутки: один —у станка, другой—на самолете, в воздухе. Они обучили летному делу 99 человек. Все их ученики—товарищи по цеху—давно выпущены в самостоятельный полет. Они отлично выполняют учебную программу по теории и по практике, да еще на два месяца раньше положенного срока. У них не было ни одной поломки, ни одной аварии. Они сохраняют отличное состояние материальной части.

Не так давно спорили: можно ли учиться летать без отрыва от производства? Специалисты сомневались в этом. Молодежь опрокинула эти сомнения. Теперь уже тысячи и тысячи рабочих обучаются летному делу без отрыва от производства. Но вот оказывается, что можно не только учиться летать, но и учить других, оставаясь на производстве. Это блестяще доказали сталиногорские инструктора-общественники.

Вот, для примера, Кабанов. Это синеглазый парень 22 лет. Три года назад он пришел из деревни, поступил на стройку чернорабочим. Без отрыва от производства он окончил школу Автодора и стал шофером, а затем также без отрыва от производства окончил летную школу. К аэродрому он относится так же ревностно, как крестьянин к своему двору,—он здесь, что называется, днюет и ночует. Когда из-за плохой погоды бывает нелетный день, *он нервничает*, пристает к начальнику летной школы Швецову:

— Когда же будем летать?

— Заядлый фанатик воздуха,—так характеризует его Швецов.

Здесь много таких фанатиков воздуха. Возьмите тех, кто учится летать, например, Горшкова. Ему еще нет 18 лет. Когда ему было 14 лет, он провожал старшего брата в Ейскую летную школу и сказал ему на прощанье:

— Вот увидишь, и я буду летчиком.

— Куда тебе, малышу,—смеялся старший брат.

Горшков терпеливо окончил школу фабрично-заводского ученичества и затем при выборе места работы интересовался только одним вопросом: есть ли там аэроклуб. Он приехал на работу в Сталиногорск только потому, что здесь ему улыбнулась возможность летать. После 27 полетов с инструктором Горшков пошел в самостоятельный полет, сделал отличную посадку и немедленно известил брата, который служит в авиации:

— Поздравь, я летаю!

А вот другой учлет — Федотов. Ему 18 лет. В самостоятельный полет пошел после 38 вывозных полетов. Он проявляет исключительную жажду к летной работе. Он ходит на аэродром и утром—до работы, и вечером — после работы, летает и сам, и с товарищами — за пассажира. Лишь бы летать! Когда я спросил Федотова, будет ли он по окончании школы учить других, у него радостно заблестели глаза, он ответил:

— С удовольствием!

А надо сказать, что это вовсе не легко—совмещать работу на производстве с работой инструктора летного дела. Ежедневно в 3 ч. 30 м. утра инструктора-общественники встают и отправляются на аэродром. Здесь они работают до 10 утра. Работа исключительно напряженная. Надо поднять ученика в воздух, проработать с ним очередную задачу, выпустить его затем самостоятельно, оставаясь на земле, с волнением следить за учениками—хорошо ли они делают виражи, мертвые петли, как сажают машину и т. д. Обучение не кончается на аэродроме, а продолжается и в цехе, где инструктор стоит рядом с учеником у станка. Здесь летчики—в центре внимания. Каждый день у каждого учлета рабочие спрашивают с завистью:

— Ну, как, сегодня летал?

Вообще даже трудно передать ту волнующую самоотверженность, которую вносят в борьбу за овладение воздухом рабочие — инструктора летного дела.

С утра над заводами Сталиногорска кружатся девять самолетов. Когда рабочие идут на работу и с работы, над ними шумят пропеллеры и проносятся тени крыльев. Они знают в лицо каждого, кто учится и кто учит летать. Свои ребята! И это как-то особенно приближает авиацию к сердцу людей, сеет в них веру в самолет и мечту о полете. Это особенно относится к молодежи, среди которой нет буквально ни одного, кто не хотел бы летать.

В нынешнем году при наборе в летные школы аэроклубов по всему Союзу было подано 100 тысяч заявлений. Аэроклубы растут, как грибы. Их уже 150. В нашей стране нет ни одного промышленного центра, где бы не было аэроклуба.

Комсомол атакует воздух. Быть может, недалеко время, когда в комсомольском быту летная школа будет столь же обыденной, как школа политграмоты. И первую скрипку в летных школах будут играть такие ребята, как сталиногорские инструктора-общественники. Они будут не только учиться, но и учить других летать без отрыва от производства. Уже сейчас вы можете встретить сотни таких инструкторов летного дела. Они — и в Свердловске, и в Харькове, и в Ярославле, и в Запорожье, и в Казани, и в городе Орджоникидзе, и в других городах. Это нечто совершенно новое в борьбе нашего народа за овладение воздухом. Это показывает, что авиация пустила в нашем народе глубочайшие корни. На каждого известного стране героя приходятся тысячи неизвестных героев. Они растут и крепнут в недрах народа. И, конечно, ясно, для чего учится летать наша молодежь — лучшие стахановцы, комсомольские активисты. На этот вопрос они все отвечают одинаково:

— Чтобы в минуту тревоги быть готовым...

В нашем ударе—сталинская воля.
В нашей победе—всем войнам конец.
Пусть под самолетами дымится поле.
Пробуйте, фашисты, советский свинец.

Эти люди будут на своем месте, когда враг посмеет посягнуть на наши границы.

Г. КИШ.

М. ГРОМОВ
ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

ДАЛЬНОСТЬ, ВЫСОТА, СКОРОСТЬ

Авиационная промышленность развивается исключительными темпами. Авиационная техника за последний год сделала гигантский скачок. Тысячи конструкторов и пилотов во всех странах мира упорно работают над решением важнейших проблем авиации. Проблемы эти, как известно, кратко определяются тремя словами: дальность, высота, скорость.

В Советском Союзе с его огромной территорией, где самолет, как средство обороны и транспорта, имеет исключительное значение, этими «тремя китами» современной авиации занимаются так же упорно и с немалыми успехами.

Что достигнуто авиацией СССР в области дальних полетов?

Дальность обычно стоит в первой графе таблицы международных авиационных рекордов и считается самым трудным достижением. Оно редко удается, да и то лишь после ряда попыток. Об этом говорит история международных рекордов дальности беспосадочного полета.

Мы смело заявляем, что по дальности полетов СССР стоит на первом месте. Советскому Союзу принадлежат два неофициальных (незарегистрированных в Международной авиационной федерации) мировых рекорда дальнего полета: по замкнутой кривой — 12.411 километров (Громов, Филин и Спирин — 1934 г.) и по ломаной линии — 9.374 километра (Чкалов, Байдуков и Беляков — 1936 г.). Наши перспективы в этом направлении весьма благоприятны.

Существующий самолет «АНТ-25» также таит в себе огромные возможности. На нем без всяких переделок можно сделать перелет вокруг света без посадки с двумя или тремя доливками горючего в воздухе. На «АНТ-25» советские летчики могут побить и побьют официальные рекорды дальности полета. Его выдающиеся качества достаточно красноречиво были продемонстрированы в закончившемся 10 августа перелете отважной тройки.

Большое практическое значение имеет достижение рекордов высоты на самолетах с контрольной нагрузкой от 500 до 10 тысяч килограммов.

Владимиру Коккинаки в июле и августе удалось установить подряд два международных рекорда высотного полета с 500 килограммов полезного груза (высота 13.110.5 метров) и 1.000 килограммов (высота 11.746 метров). Успешно работают над высотными полетами летчик-испытатель ЦАГИ тов. Алексеев и другие. Особенно ценно, что у нас в стране этим занимается не один человек, а работники ряда учреждений, заводов, институтов. Можно не сомневаться, что все мировые рекорды высотных полетов с нагрузкой будут принадлежать СССР.

Современная авиация близка к тому, чтобы летать на высоте 10 тыс. метров, имея дальность в 5 тысяч километров. Это очень интересная и практически важная проблема. На высоте в 10 тыс. метров самолету не угрожает обледенение, ему не страшна плохая метеорологическая обстановка, грозы и т. п. Многие авиационные специалисты усиленно ищут способов борьбы с обледенением, но никто еще не мог дать правильного и полного решения этой задачи. Только достижение высоты 10 тыс. метров предохранит самолет от обледенения.

Располагая на большой высоте радиусом действия в 5 тыс. километров, пилот сможет повести свою машину во все концы света. Существующие скоростные самолеты не обладают достаточной для этого высотой. Американские машины «Дуглас» совмещают отличные качества: большую дальность и сравнительно значительную скорость. Но эта прекрасная машина отнюдь не является совершенством; она не имеет большого «потолка» и, следовательно, ей может помешать плохая погода.

Трудно сказать, как скоро дальность полетов будет доведена до 10 тыс. километров, но думается, что этого особенно долго ждать не придется. Возможно, что эту серьезную проблему будут решать моторостроители, которые заменят существующий бензиновый мотор каким-нибудь другим.

Третья проблема — максимальная скорость. Чем выше «потолок», на котором можно летать по горизонтали, тем выше и скорость самолета. Проблему скорости надо считать самой главной. Авиация тем и замечательна, что дает возможность очень быстро сообщаться. Можно иметь скоростной самолет, но не дающий возможности долго лететь без посадки. Следовательно, здесь должны сочетаться все три основных элемента авиации: высота, скорость и дальность.

В этой области Советский Союз несомненно делает большие шаги вперед, растет наряду с другими мировыми державами.

Для длительного полета на такой высоте потребуются, конечно, специальные приспособления. Покойный американский летчик Уилли Пост, усиленно занимавшийся вопросом высотных полетов в особом костюме — скафандре, так и не успел довести дело до конца. Во всех странах мира занимаются этим вопросом, но нигде еще не нашли удовлетворительного решения задачи.

В ноябре будущего года проводятся международные скоростные гонки на самолетах вокруг света. Можно не сомневаться, что если бы потребовалось, наши конструктора смогли бы создать, а рабочие — построить надежную двухмоторную машину, которая обеспечила бы нам победу на этих гонках.

Как рисуется развитие пассажирского авиасообщения ближайших лет? Опыт авиационных фирм Европы и Америки показывает, что пассажирская авиация постепенно переходит к многоместным скоростным самолетам. Коммерческих самолетов, которые в состоянии перевезти лишь 2—3 пассажиров, на Западе почти нет. Непрерывно растет и скорость пассажирских воздушных кораблей.

По такому же пути идут и советские конструктора. Наиболее ярко эта тенденция проявилась в таких машинах, как «ЗИГ-1», «АНТ-35» (который сейчас испытывается в Центральном аэрогидродинамическом институте) и др. Это — вполне современные самолеты, по своему качеству стоящие на уровне лучших европейских и американских конструкций. Конструктора новых советских самолетов предусмотрели все, чтобы сделать пребывание пассажиров в воздухе приятным и удобным.

Специфические требования, пред'являемые к воздушному транспорту, делают излишним чрезмерное повышение дальности пассажирских самолетов. Практика, например, американских авиалиний показывает, что наиболее типичными там являются участки длиною не более 300—400 километров. Это понятно. При дальнейшем росте промышленных центров СССР нам также вряд ли понадобится устанавливать большие «перегоны» для пассажирских самолетов. На воздушных магистралях СССР, как и на железнодорожных линиях, будут довольно частые станции.

Учитывая, однако, своеобразные условия СССР, огромные пространства нашей страны, мы должны конструировать такие машины, которые могут покрывать без посадки расстояние не менее 1.000 километров. В частности, подобные самолеты нужны будут для регулярных рейсов в приполярных и арктических областях. Не исключена также возможность организации своего рода «курьерских» воздушных линий, где самолеты будут пролетать без посадки от начального до конечного пункта.

Существующие скорости наших пассажирских самолетов несомненно будут значительно увеличены. Недалеко то время, когда не только пассажирские, но и почтовые воздушные корабли будут курсировать гораздо быстрее, чем теперь. Успешная и плодотворная работа советских конструкторов дает все основания рассчитывать, что в ближайшее время средняя путевая (крейсерская) скорость пассажирских самолетов будет колебаться в пределах от 350 до 380 километров в час.

Сейчас во всем мире наблюдается чрезвычайно показательный процесс конструктивного изменения типа самолета. Биплан и полутораплан безоговорочно уступили место классическому моноплану. Даже столь консервативные конструктора, как английские, сейчас проектируют и строят главным образом монопланы. Что же касается советских конструкторов, то они уже в течение ряда последних лет придерживаются этой конструкции, целиком и полностью себя оправдавшей.

Параллельно с развитием многоместной пассажирской авиации будут развиваться и легкие спортивные самолеты. Значение подобных легкомоторных машин для нашего Союза огромно. Они смогут нести исполкомовскую службу, работать в совхозах, колхозах. Бесспорно, что очень многие крупные заводы и фабрики скоро будут иметь свои легкомоторные машины для быстрой и оперативной связи. Велико значение легкомоторных самолетов и в развитии туризма.

Трудно сейчас предсказать будущее авиационного мотора. В лабораториях всего мира ведутся опыты по применению для самолетов иного типа двигателей. Ряд конструкторов ведет опыты над использованием газовых турбин, паровых двигателей. Усиленные изыскания проводятся по применению дизельмоторов, обладающих многими преимуществами перед современными бензиновыми двигателями. Подобные работы ведутся и в СССР. Ясно, что независимо от типа двигателя он будет строиться с таким расчетом, чтобы обеспечить самолету возможно большую высоту, максимальную дальность и скорость.

Все современные самолеты прекрасно вооружены различными приборами. Пользуясь ими, уже сейчас можно летать в любое время дня и ночи, в любую погоду, в облаках и в тумане. Как известно, самолет «АНТ-25» много часов шел слепым полетом в облаках: пилоты вели его, ориентируясь только по приборам. Вряд ли техника приборостроения подарит нас какими-нибудь новыми неожиданными открытиями. Речь может итти о том, чтобы систематизировать опыт слепого самолетовождения, привлечь к этому делу научно-исследовательскую мысль.

Большие успехи достигнуты в области ориентировки в полете при помощи радио. Установка радиомаяков и соответствующей аппаратуры на самолетах позволяет пилотам безошибочно определять курс, производить посадку. Настроив радиокомпас на какую-либо станцию (допустим, на радиостанцию им. Коминтерна в Москве), летчик выходит точно почти к мачтам радиостанции. Расширение сети таких маяков и снабжение самолетов соответствующими приборами намного повысит регулярность и точность воздушных рейсов.

Одним из наиболее интересных вопросов современной авиации являются полеты в стратосфере. В стратосфере можно значительно повысить скорость, там лежат трассы кратчайших путей между странами. Изучением стратосферы сейчас занимаются усиленно и плодотворно. Полеты стратостатов дают большой материал, на основании которого можно практически подойти к разрешению проблемы дальних высотных полетов. Рекорды высотных полетов для нас не являются самоцелью, а служат решению этой же проблемы.

Таков завтрашний день авиации, и в первую очередь советской авиации, таковы те горизонты, которые сегодня раскрываются перед советскими пилотами и конструкторами.

Военно-фашистский мятеж в Испании

ХИХОН В РУКАХ РЕСПУБЛИКАНЦЕВ

МАДРИД, 17 августа. (ТАСС). Испанское телеграфное агентство Фабра сообщает:

«Согласно официальному коммюнике военного министерства, значительные силы мятежников, наступавших на фронте в Эстремадуре (провинции Бадахос и Касерес), вынуждены приостановить свое наступление, так как они понесли крупные потери в результате контратак правительственных частей, при активном участии республиканской авиации.

На южном фронте борьба ведется поблизости от Кордовы. В районе Гренады инициатива принадлежит правительственным войскам. Они продвинулись там на 15 километров вперед.

На восточном фронте колонны правительственных войск продолжают продвигаться в направлении Теруэля. Ими заняты многие деревни и ряд узловых пунктов. Бои продолжаются в районах Уэски, Сарагоссы, а также в провинции Гипускоа на севере Пиренейского полуострова».

В Астурии правительственными войсками занят Хихон. Мятежники, засевшие в казармах саперов, капитулировали.

ПАРИЖ, 17 августа. (ТАСС). По сообщению агентства Гавас, на фронте Гвадаррама правительственные войска продвигаются вперед. Мятежники, начавшие утром наступление на сан-себастианском фронте, подвергли ожесточенной бомбардировке Ирун и заняли холм, находящийся в двух километрах от города. Две других колонны мятежников, продвинувшись к Сан-Себастиану, подошли к Андоэину. Ирун в настоящий момент лишен света, так как электростанция Эндерласа находится в руках мятежников. Линкор мятежников «Эспанья» вчера бомбардировал Бильбао. В результате бомбардировки взорвались резервуары с бензином.

Бомбардировщик, повидимому, принадлежащий мятежникам, сбросил три бомбы над французской пограничной деревней Бириату.

ЛОНДОН, 17 августа. (ТАСС). Вчера правительственный миноносец «Лепанто» бомбардировал батареи мятежников в Карнеро близ Альхесираса.

О положении к северу от Гибралтара поступают противоречивые сведения. Корреспонденты «Дейли телеграф» и «Таймс» утверждают, что колонна мятежников близ Ла Линеа нанесла поражение рабочей милиции. Корреспонденты «Дейли экспресс» и «Дейли геральд» сообщают, что наступление мятежников приостановилось в 32 километрах от Гибралтара.

ДЕСАНТ РЕСПУБЛИКАНСКИХ СИЛ НА ОСТРОВЕ МАЙОРКА

ЛОНДОН, 17 августа. По официальному сообщению испанского правительства, отряд республиканских войск, находящийся под командованием капитана Байо, высадился на острове Майорка, самом крупном из Балеарских островов.

Правительственные войска, высадившиеся на Майорке, направляются к Пальма, главному городу острова.

И. Ерухимович.

ФАШИСТСКАЯ ПОМОЩЬ ИСПАНСКИМ МЯТЕЖНИКАМ

ГЕРМАНСКИЕ МАТРОСЫ В МАЛАГЕ

(По телефону от берлинского корреспондента «Правды»)

БЕРЛИН, 17 августа. Германская печать лишь сегодня сообщает о том, что линкор «Дейчланд», на борту которого находится командующий эскадрой, прибыл 15 августа из Барселоны в Малагу. Там он высадил отряд вооруженных матросов под предлогом, что для проживающих в Малаге германских и других иностранных подданных «создалась опасность».

Отряды народной милиции пытались воспрепятствовать высадке германских матросов, но, как сообщает печать, они вынуждены были отступить после того, как увидели, что последние «заняли боевую позицию и готовят к огню станковые пулеметы».

Под охраной моряков германские и другие иностранные подданные взошли на борт линкора. За операцией наблюдали стоявшие в гавани три итальянских военных корабля.

Итальянский миноносец «Антонио Доноли» по реке Гвадалквивир прибыл в Севилью.

К. Гофман.

ВАРШАВА, 17 августа. (ТАСС). Корреспондент Польского телеграфного агентства сообщает из Севильи, что

«туда непрерывно прилетают трехмоторные самолеты типа «Юнкерс» с пилотами, инструкторами и механиками, а также с соответствующим вооружением. Летчики немедленно вступают в иностранный легион. Та же процедура установлена также для итальянских самолетов, прибывших в Тетуан. Итальянцы меняют свою форму на форму испанского иностранного легиона. Немцы остаются в своих мундирах».

Оговорки Португалии

ПАРИЖ, 15 августа. (ТАСС). Как сообщает агентство Гавас, португальское правительство ответило на французское предложение о невмешательстве в испанские дела принципиальным согласием.

Португальское правительство заявляет, что принципиальное присоединение к французскому предложению ни в малейшей мере не лишает его права определять, при каких обстоятельствах оно сможет быть вынуждено «не упускать из виду защиту внутреннего мира, обеспечение национальной независимости и своей территориальной «целостности».

Зверства фашистов

ПАРИЖ, 17 августа. (ТАСС). По сообщению корреспондента агентства Гавас, в течение всего вечера 15 августа и весь вчерашний день в Бадахосе происходили массовые расстрелы. Число убитых республиканцев превышает 1.500 человек.

Корреспондент газеты «Тан» пишет, что около комендатуры мятежников в Бадахосе тротуары залиты кровью расстрелянных республиканцев. Массовые аресты и казни продолжаются. Улицы завалены трупами.

ЛОНДОН, 17 августа. (ТАСС). Английские газеты сообщают, что в Бадахосе казнено 2.000 сторонников правительства. Правительственные войска бомбардируют Бадахос.

МАДРИД, 17 августа. (ТАСС). По сведениям из осведомленных источников, сын Ларго Кабальеро (лидера левого крыла испанской социалистической партии) арестован мятежниками и содержится в качестве заложника в Сеговии.

СОВЕЩАНИЕ ФРАНКО С КАБАНЕЛЬЯСОМ И МОЛА

ПАРИЖ, 17 августа. (ТАСС). По сообщению из Бургоса, генерал Франко утром прилетел на самолете из Севильи в Бургос, совещался с генералами Кабанельясом и Мола, а затем вернулся в Севилью.

Предложение Уругвая

ПАРИЖ, 17 августа. (ТАСС). По сообщению агентства Радио из Монтевидео, уругвайское министерство иностранных дел разослало вчера всем правительствам стран Латинской Америки предложение об'единиться и принять меры для «восстановления мира в Испании и прекращения братоубийственной войны, развернувшейся сейчас в этой стране».

Уругвайское правительство рекомендует созыв специальной конференции, во время которой были бы намечены необходимые мероприятия.

Новое правительство Каталонии

МАДРИД, 16 августа. (ТАСС). Газета «Эль сосиалиста» сообщает из Барселоны, что образованное 1 августа каталонское правительство во главе с Хуаном Касановас подало в отставку в связи с тем, что министры-социалисты Хуан Комерера, Эстанислао Руис и Рафаэль Видилья заявили о своем уходе, не желая способствовать обострению отношений между профсоюзными организациями Каталонии. Как полагают, на их выходе из правительства настаивала анархо-синдикалистская национальная конфедерация труда, возражающая против участия представителей рабочих организаций в правительстве.

Глава Каталонии Луис Компанис утвердил новое правительство в следующем составе: премьер—Хуан Касановас (каталонская левая), министр национальной обороны — подполковник Фелипе Диас Сандино, юстиции—профессор Хозе Керо, финансов — Мартин Эстеве, просвещения — Вентура Гассоль (каталонская левая), внутренних дел — Хозе Мария Эспанья (каталонская левая), народного хозяйства и коммунального хозяйства — Хозе Террадельяс (каталонская левая), земледелия и снабжения—Хозе Кальвет (союз рабассейров—т. е. мелких арендаторов), труда—Луис Прунес (каталонская левая).

Новое правительство пользуется поддержкой народного фронта.

РАССТРЕЛ ГЛАВАРЕЙ МЯТЕЖА

МАДРИД, 17 августа. (ТАСС). По сообщению испанского телеграфного агентства, верховный трибунал вынес смертный приговор главарям фашистских мятежников в Испании — бывшему генералу Фанхула и бывшему полковнику Фернандес Кинтана, пытавшимся организовать военный путч в Мадриде 19 июля.

Приговор приведен в исполнение сегодня в 5 час. утра.

Полковник Хата о СССР

ТОКИО, 1 августа. Газета «Асахи» опубликовала статью полковника Хата (начальник отдела печати военного министерства, бывший военный атташе в Москве), озаглавленную: «Новый Советский Союз».

Говоря о достижениях Советского Союза, Хата пишет:

«Хорошо известно, что за последние годы Советский Союз укрепил диктатуру в политической и экономической областях, при чем делалось это быстро и прочно. Темпы последних достижений превышают всякое воображение. Вообще прогресс был совершенно феноменальным».

Переходя к оценке Красной Армии, Хата пишет:

«Увеличение Красной Армии и укрепление ее мощи за последние годы заслуживает восхищения... Поразительно увеличение численности самолетов, механизированных отрядов и т. д... Дело единовременного обслуживания 1.300 тысяч регулярных войск является колоссальным начинанием даже для Советского Союза, хотя он и особенная страна и поставлен в чрезвычайно выгодные условия в смысле снабжения сырьем».

О комсоставе Красной Армии Хата пишет:

«Говорят, что младший комсостав значительно улучшился по сравнению с комсоставом царской России. Я лично не знаю, какие были царские солдаты, но некоторые офицеры в Финляндии, Эстонии, Латвии и Польше, знающие условия при царизме и даже обучавшие русскую армию того времени, говорили мне, что младшие офицерские чины в СССР значительно лучше, чем при царизме. По сведениям наших офицеров, посланных в Красную Армию, красноармейцы хорошо стреляют. Хорошо обучены и младшие офицерские чины».

О воздушном флоте СССР Хата пишет:

«Большое внимание уделяется самолетам и танкам. Командование Красной Армии проявило большую дальновидность, когда обратило внимание на самолеты и стало укреплять свои воздушные силы...»

«СССР считает, что ему необходимо иметь много больших самолетов, которые в состоянии производить дальние полеты. Он сделал все необходимые приготовления для того, чтобы быть в состоянии произвести атаку на центры вражеской страны в случае необходимости. Я считаю, что в этом он был совершенно прав. За последние годы Советский Союз увеличивал свои воздушные силы».

«В отношении техники вооружений СССР производил одно улучшение за другим, и результаты этого уже налицо. Главной целью является увеличение быстроты самолетов. Каждый самолет должен обладать быстротой не менее чем 300 км в час. Гоночные самолеты должны иметь быстроту не менее чем 400 км. У них имеются и монопланы и бипланы. Они имеют самолеты с убирающимися шасси».

«Одну за другой они производят новые модели самолетов и делают в этом деле большой прогресс. Улучшение техники продолжается. Это было доказано во время празднования 1 мая во Владивостоке и Хабаровске, когда появились новые модели гоночных самолетов и тяжелых бомбовозов».

(ТАСС).

ИНОСТРАННАЯ ПЕЧАТЬ О ВОЗДУШНОМ ФЛОТЕ СССР

Печать в Китае за последнее время уделяет значительное внимание воздушному флоту СССР. Выходящая в Тяньцзине китайская газета «Ишибао», посвящая статью советской авиации, указывает, что советское правительство предприняло все меры к развитию воздушного флота.

«В результате этого, — пишет газета, — в настоящее время советский воздушный флот стоит выше флота других держав в Европе или Америке и занял первое место в мире».

«В 1931 году, — продолжает газета, — советское правительство для защиты дела революции и для защиты от нападения внешнего врага решило построить свой воздушный флот, и в течение 4-х лет воздушный флот СССР занял первое место в мире».

По словам выходящей в Тяньцзине английской газеты «Пекин энд Тяньцзин таймс», иностранные военные наблюдатели считают, что советский воздушный флот занимает выдающееся место и является, «может быть, наиболее боеспособным в Европе».

Газета указывает на активное участие Осоавиахима в строительстве воздушного флота и в подготовке кадров. Газета особо отмечает широкое развитие в Советском Союзе планеризма. (ТАСС).

АВАРИИ ЯПОНСКИХ САМОЛЕТОВ

ТОКИО, 17 августа. (ТАСС). Агентство Домей Цусин сообщает, что разведывательный самолет крейсера «Миоко» морской базы Сасебо 15 августа упал в море близ южного мыса префектуры Вакаяма. 2 летчика погибли.

Разведывательный самолет авианосца «Наторо» 14 августа упал в пролив Бунго. Два летчика погибли.

ПАРТИЗАНЫ В МАНЧЖУРИИ

ТОКИО, 17 августа. (ТАСС). Харбинский корреспондент агентства Домей Цусин сообщает, что 14 августа в пункте, лежащем в 64 км северо-восточнее Харбина, произошел бой между японским отрядом под командованием Ивахара и отрядом партизан в количестве 200 человек.

Японский отряд потерял одного солдата убитым и одного раненым.

20-ТЫСЯЧНЫЙ МИТИНГ В ЛОНДОНЕ

(По телефону от лондонского корреспондента «Правды»)

ЛОНДОН, 17 августа. Вчера в Лондоне на Трафальгар-сквере состоялся большой митинг, в котором участвовало 20 тысяч человек. Митинг был созван организациями лейбористов и профсоюзами. Принятая резолюция требует отмены «проверки нуждаемости», вторая резолюция призывает оказать широкую поддержку испанскому народу. В конце митинга был произведен сбор средств в фонд помощи трудящимся Испании.

Вчера же вечером в Гайд-парке состоялся большой митинг, созванный компартией. После митинга колонны демонстрантов направились к резиденции премьера на Даунингстрит, 10. Здесь делегация демонстрантов вручила одному из чиновников заявление, в котором говорится, что собравшиеся требуют немедленного созыва парламента, немедленного прекращения вывоза из Англии самолетов и оружия испанским мятежникам. Далее заявление выдвигает требование, чтобы испанскому правительству была оказана поддержка в его борьбе с мятежниками.

Во время следования демонстрации по улицам Лондона на тротуарах собирались толпы народа, которые выражали свои симпатии демонстрантам, поднимая вверх сжатый кулак. В Манчестере также состоялся большой митинг, на котором, по сообщению «Дейли уоркер», присутствовало 7 тысяч человек.

И. Ерухимович.

АНТИФАШИСТСКОЕ ДВИЖЕНИЕ В ЯПОНИИ

ТОКИО, 17 августа. (ТАСС). Газета «Сякай ундо цусин» сообщает, что в городе Осака 8 августа состоялась конференция представителей рабочих профорганизаций Центральной Японии, посвященная вопросам создания единого фронта для борьбы против фашизма. На конференции участвовали 150 представителей отделения «Дзенкоку Хиогикай» в Осака, Киото и Кобэ, профсоюзов городских транспортников Осака и Кобэ, сельскохозяйственных лиг Осакского района и других организаций.

Как сообщает газета, конференция приняла следующую резолюцию: «Все рабочие профорганизации Центральной Японии должны установить между собой тесные отношения путем создания в каждой префектуре согласительного комитета по руководству борьбой против фашизма и укреплению единого фронта вокруг Сякай Тайсюто по всей Японии».

Газета «Осака майнити» сообщает о росте движения единого фронта среди 10.000 рабочих осакского арсенала, в котором, начиная с 1932 года, существуют 3 профорганизации, а именно: «Кангио Родо Содомей Кодзиокай», «Нихон Родо Содомей Кодзиокай», а также «нейтральная» профорганизация «Цюрицу» («Цюрицу» означает «нейтралитет»). Недавно все три организации решили об'единиться. Указывая, что во главе движения единого фронта в осакском арсенале стоит организация «Нихон Родо Кумиай», газета «Осака майнити» отмечает, что новая единая профорганизация арсенала послужит базой для дальнейшего движения за единый фронт среди рабочих Осака.

ПРЕБЫВАНИЕ ГЕНЕРАЛА ГАМЕЛЕНА В ПОЛЬШЕ

ВАРШАВА, 17 августа (ТАСС). Вчера начальник французского генерального штаба генерал Гамелен был принят президентом Польши Мосьцицким, который пожаловал ему высший польский орден «Полония Реститута» первой степени.

Вчера вечером генерал Гамелен уехал в Краков, откуда через Вену выедет в Париж.



Аэродром Сталинского районного аэроклуба Москвы. Группа рабочих—будущих летчиков, обучающихся летному делу без отрыва от производства; на первом плане — выпускники тт. Е. В. Колдыбаев (Электрокомбинат им. Куйбышева), В. М. Артемьева (Первомайский райсовет Осоавиахима) и П. Т. Варфоломеев (фабрика «Освобожденный труд»).

Фото Б. Вдовенко.

Маврикий СЛЕПНЕВ

ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

Мировые рекорды будут наши

Когда мы учились в авиационной школе времен царизма, никакого учебно-методического плана не было.

Сначала нового слушателя принимал начальник школы и сразу же начинал распекать. Основными моментами этого распеканья были: «не люблю демократов», «это вам не фронт», «прошу у меня тут...», «авиация — это опасное дело», «форма —это все, по форме судят о человеке... наша форма...» и т. д.

А затем о слушателе забывали. Он передавался в так называемую теоретическую группу, где получал лишь «верхушки» знаний.

После окончания теоретических классов слушатель попадал в летную группу. Летное учение проводилось по весьма упрощенной системе. На машине с одним управлением инструктор возил пару раз ученика-летчика, примостившегося сзади на добавочной площадке. После посадки хорунжий Корнеев обычно спрашивал:

— Понял?

Ученик весьма нерешительно отвечал:

— Так точно, понял.

Всем окружающим было совершенно ясно, что ученик ничего не понял. После такого инструктажа «храбрец», соблюдая необычайную медлительность в движениях, влезал на машину и давал газ мотору. На лице его было написано: «а ну, все равно...»

Когда мы теперь ожидаем посадку самолета или следим за взлетом его, то обычно смотрим вверх; перед началом взлета истребителя зрители заблаговременно снимают шляпы, чтобы они не упали при быстром под'еме головы. А в старое время на взлет смотрели по-иному: инструктор и присутствовавшие ученики пригибали головы к земле, внимательно наблюдая за колесами самолета, которые чуть-чуть отрывались от поверхности аэродрома. Самолет, взлетев, начинал описывать совершенно невероятные, не предусмотренные никакой теорией авиации зигзаги, но все же летел над землей, именно летел, а не рулил. При этом даже у инструктора часто нехватало хладнокровия. Он поворачивался спиной к самолету, бросал фуражку на землю, и, крича на весь аэродром, спрашивал у окружающих: «Убился или еще летит?»

Бывали такие счастливцы, которые все же оканчивали школу и научались вождению примитивных самолетов. Был даже класс боевого применения, в котором предварительно обсуждались маршруты и схемы предстоящих перелетов. Все эти маршруты выбирались с таким расчетом, чтобы на пути не встречались телеграфные провода — бич тогдашних «дальних» перелетов.

По окончании такого перелета происходило торжественное посвящение ученика в летчики. Молодой «орел», положив пилотское свидетельство в боковой карман своего френча, считал, что с учебой покончено.

Были, конечно, в старой авиации и толковые люди. Мы знаем Нестерова, сделавшего на основании математических расчетов первую мертвую петлю. Во время первого опыта у Нестерова выпал из самолета альтиметр — прибор, показывающий высоту. Военный министр разразился коротким приказом: «За утерянный альтиметр взыскать с оного Нестерова 11 рублей 35 копеек». Так начальство отметило инициативу Нестерова, совершившего первый раз в мире математически рассчитанную петлю, которая легла в основу всех позднейших фигур высшего пилотажа.

На самолете того времени никакого вооружения не было. На разведку летали без всяких пулеметов, пушек, бомб, газовых баллонов. Лишь летчик Нестеров оказался горячим человеком. Он решил уничтожить разведчика противника и направил свой самолет на самолет врага, таранил его и, разумеется, при этом сам погиб.

Это были полеты во время империалистической войны. Правда, были уже к концу войны свои «ассы» — «тузы». Сначала так назывались летчики, сбившие пять неприятельских самолетов, а затем этим именем стали называть летчиков, сбивших десять самолетов. Такими были полковник Казаков, поручик Орлов и некоторые другие. Развернуть свои способности им не удалось — кто погиб во время аварий, кого свои «случайно» подстрелили.

Советская власть получила от царской авиации не машины, а старые истрепанные гробы. Пару лет они еще в тех или иных случаях летали. На самолетах трофейных, захваченных у врага во время гражданской войны, проделывались главные героические кампании по борьбе с интервентами и белогвардейцами.

Победоносная страна, разбив вражеские полчища, приступила к реконструкции своего хозяйства, к созданию советской авиационной техники. Одним из первых самолетов была «летающая лаборатория». Это был триплан — самолет с тремя рядами крыльев. Несмотря на то, что он выполнял интересную работу, мы его иронически называли этажеркой.

Страна наша крепла. За границей почувствовали, что с этой страной приходится считаться, что в скором времени она будет закупать различные изделия, и начали демонстрировать перед нами свои технические достижения. В Москву прилетели самолеты Фоккера, Юнкерса, Хевеланда и многие другие. Мы наглядно убеждались в том, как далеко ушла вперед авиационная техника Запада. И когда Велинг на купленном в Германии самолете типа «Юнкерс» производил полеты над Москвой, удивлению нашему не было пределов: моноплан без стоек, без расчалок, крылья неизвестно на чем держатся, и так летает...

Но вот появился наш первый самолет «АНТ». Прямо будем говорить — неважный был самолет. Посмотрели, попробовали — летает, но, как говорится, пороху с этим самолетом не выдумаешь. Затем пришел «АНТ-3», металлический. Ходили, пощелкивали пальцами, говорили: «Вот это да, из металла, а летит». Старый орденоносец Цветков, тогда пилот почтовой линии, стал летать на «АНТ-3» ночью и даже не брал с собой парашюта — верил этой машине. А вскоре тысячи трудящихся Москвы, приветствовали самолеты «Большевик» и «Правда»—первенцев будущей эскадрильи «Ультиматум». Это были наши «Р-1». И пошло!..

За «Большевиком» и «Правдой» на аэродроме встали с яркими красными надписями «Ультиматум», «Серпуховской рабочий», «Серпуховская работница», «Кожевник»... Потом появились «Калинин» и другие.

А затем большевики пустились набирать рекорды. Полетели в пекинский перелет, а некоторые даже в Токио. Правда, летели долго. Я помню, летели через Нижний, Казань, Янаул, Свердловск, Иркутск. Потом летчика Тимошевского на автомобилях разыскивали в монгольской пустыне. Волковойнов садился на какой-то остров, где нельзя было садиться. И все-таки Громов и Волковойнов прибыли в столицу Японии.

Потом появился «АНТ-6», потом — 7, а потом уже и 9 — «Крылья Советов». Вспомните, товарищи, рейд «Крыльев Советов» по Европе!

На «Крыльях Советов» крылья были наши, а двигатель не наш, чужой был двигатель. Иностранщина категорически не признавала нашу технику. В одном из иностранных авиационных журналов даже поместили карикатуру: к иностранному мотору, дескать, если и метлу привязать, так и на метле полететь можно.

А потом Семен Шестаков с Болотовым и Стерлинговым учинили перелет Москва—Соединенные Штаты. Это был большой фурор. Тут уж пришлось признать: смотрите — металлическая, и металл их, и люди их... И мистер Линдберг торжественно жал руку «мистеру» Шестакову. После этого все заговорили: «большевики летают...»

Большевики за это время настроили заводы, которые и металл делают, и машины из этого металла изготовляют, создали научно-исследовательские институты, авиационные школы, Воздушную академию, перед фасадом которой поставили памятник отцу русской авиации — Жуковскому. Создали простой, доступный для сотен тысяч людей самолет «У-2», завели 150 аэроклубов, стали сперва прыгать на планерах, а затем летать на них, затем привязывать их тросами к самолетам, буксировать. А потом Вера Федорова залезла на самолет Кайтанова и прыгнула с высоты 6 тысяч метров, установив рекорд. А потом Нина Камнева установила мировой рекорд затяжного прыжка.

К буквам «АНТ» присоединялись уже не цифра 9, а все бо́льшая и бо́льшая. Талантливая группа инженеров-конструкторов и рабочих, энтузиастов авиационного дела, создала Центральный аэро-гидродинамический институт — ЦАГИ. Теперь в зарубежных журналах частенько встречается такая фраза: «ЦАГИ по этому вопросу полагает, что...» А сперва ЦАГИ был весьма примитивен. Когда его в те времена комулибо показывали, то напирали, главным образом, на крылья планера Лилиенталя. А потом ЦАГИ стал крупнейшим комбинатом, сгустком авиационного мозга. Вокруг него выросли заводы—экспериментальные, эталонные, поточные...

И вот уже стали везде говорить, что большевики построили такой воздушный флот, равного которому в мире нет. Начали мы крепкую пробу этого воздушного флота. Где-то в самой отдаленной точке Советского Союза научная экспедиция на судне «Челюскин», окончившая свою работу и уже выходившая в теплые воды Тихого океана, была отброшена южным штормом в бассейн Северного полярного моря. Дрейфовала, корабль был скован льдами, затерт и раздавлен...

В памяти встала экспедиция Франклина, все участники которой погибли во льдах, экспедиция на судне «Жаннета»... Мы знали десятки случаев, когда экипажи полярных экспедиций сходили с кораблей на лед, но никто не знал ни одной экспедиции, когда люди, сошедшие на лед, были бы все спасены.

По приказу вождя народа товарища Сталина и правительства в эту отдаленную точку, которая больше не существует, но которая на картах сейчас именуется «лагерем Шмидта», бросились наши летчики на наших самолетах. С трех сторон — с Тихого океана, с Хабаровска и с той стороны — из Соединенных Штатов. Бросились и стали пробиваться в пургу, в туманы, при недостатке горючего и воды к лагерю Шмидта.

И первым именинником в этом деле был А. П. Ляпидевский. Мы помним, как переживала страна это событие: сперва вывезли детей и женщин, а потом то пять, то семь, а потом на льдине только шесть, а потом и этих шестерых вывезли.

Книжку «Герой Советского Союза» № 1 получил Ляпидевский, № 5 — Слепнев.

Опять «АНТ». 75 часов полета по кривой — мировой рекорд по дальности, 8-й Герой Советского Союза — Громов.

А затем Коккинаки полез наверх. Те первые — на льдину, Громов — на выдержку, а Коккинаки — ввысь. Сперва так просто, без всяких барограмм, без международной ассоциации. Просто так — примеривался. На примерке выяснилось, что костюм сшит по росту. И тогда с барограммой — прямо вверх, дальше всех от земли...

А Прокофьев? Тот уже не на самолете. Тот на стратостате с закрытой герметически кабиной, с исключительными, математически рассчитанными инструментами влез в ясный день прямо в небо.

А затем девушки, без кислородных приборов, забрались на невероятную высоту и прыгнули вниз с букетами цветов.

И рекорд по дальности взят. И в парашютных прыжках рекорды взяты. И в полярных полетах взяты. И в героизме по преодолению суровых условий Арктики взяты. Взяты нами. Взяты, конечно, безвозвратно, раз и навсегда.

А потом — на первой странице «Правды» портрет Чкалова, награжденного орденом Ленина, а на следующий день скромное сообщение Наркомтяжпрома о том, что «АНТ-25» (уже 25, уже 25-я серия!) при экипаже Чкалов, Байдуков и Беляков пошел в длительный беспосадочный перелет. Телеграммы каждый день, каждый час. М здесь ходили на службу, сидели на производственных конференциях, собрали испанским рабочим около 40 миллионов франков, а они все летели... Остров Удд, молниеносно построенная деревянная взлетная площадка, Хабаровск...

И вождь народов, наш отец, на Щелковском аэродроме встречает тройку новых Героев Советского Союза — Чкалова, Байдукова, Белякова.

Рекорд беспосадочного полета на дальность — за нами.

Нас не одиннадцать — нас сто семьдесят миллионов.

Все мировые рекорды будут наши.

Браководельческая фабрика мебели закрыта

16 августа, по решению президиума «Всекопромлессоюза» (Всесоюзного союза лесной промысловой кооперации), браководельческая фабрика «Венский стул» прекратила работу. Правление артели распущено. Председатель правления Конюхов отдан под суд. К уголовной ответственности привлечены также и другие непосредственные виновники порчи сырья и выпуска брака.

Замусоренная, захламленная, потонувшая в грязи браководельческая фабрика приводится теперь в порядок. Все рабочие заняты уборкой. Убираются запущенные цехи, чистятся станки, проверяется и переставливается оборудование.

Заново пересматривается весь запас деталей, предназначенных для сборки стульев. Деталь, имеющая хоть малейший из'ян, откладывается в сторону, как непригодная. Почти все имевшиеся на складе готовые собранные стулья возвращены обратно в цех и разбираются. Тщательно отобранные и проверенные, они будут собраны после открытия фабрики.

На фабрике работает комиссия специалистов, присланная «Москопромсоветом» и «Мосгоромебсоюзом». Попрежнему совершенно не интересуется тем, что делается на браководельческой фабрике, Фрунзенский райком ВКП(б). Фабрика оставлена без всякого партийного руководства. Решение райкома об укреплении артели партийными кадрами осталось пока на бумаге.

ВОЗВРАЩЕНИЕ тов. М. М. ЛИТВИНОВА ИЗ ОТПУСКА

Народный комиссар по иностранным делам тов. М. М. Литвинов вернулся из отпуска и приступил к исполнению своих обязанностей. (ТАСС).

БОГАТОЕ МЕСТОРОЖДЕНИЕ ЗОЛОТА

СВЕРДЛОВСК, 17 августа. (ТАСС). В Шалинском районе в середине русла реки Чусовой старателями обнаружено богатое месторождение золота. Выявленная жила тянется по дну реки около километра и уходит в правый берег. По содержанию золота в речном песке открытое месторождение является самым богатым на реке Чусовой. На новом прииске уже работает около 200 старателей.

ПРЕБЫВАНИЕ Ч. ЭТТЛИ В МОСКВЕ

Вчера председатель Московского совета тов. Н. А. Булганин принял лидера лейбористов в английском парламенте Ч. Эттли. Беседа была посвящена вопросу о реконструкции гор. Москвы.

В течение дня Эттли посетил завод им. Сталина, где специально интересовался стахановскими методами работы. Кроме того, Эттли посетил колхоз им. 9 января в деревне Зюзино. (ТАСС).

ВЫПУСК АВТОМАШИН ЗА 16 АВГУСТА

	План в штуках	Выпущено	% к плану
Автомашин грузовых (ЗИС) — директор тов. **Лихачев.**	194	142	73,2
Автомашин грузовых (ГАЗ)—врид директора тов. **Дыбец.**	352	429	121,9
Автомашин легковых «М-1» (ГАЗ).	50	20	40,0

МЕТАЛЛ ЗА 15 АВГУСТА

(в тысячах тонн)

	План.	Выпуск.	% плана.
ЧУГУН	41,3	38,9	94,3
СТАЛЬ	46,2	43,6	94,5
ПРОКАТ	36,0	29,8	82,9

УГОЛЬ ЗА 15 АВГУСТА

(в тысячах тонн)

	План.	Добыто.	% плана.
ПО СОЮЗУ	366,3	322,4	88,0
ПО ДОНБАССУ	222,9	198,0	88,8

РАБОТА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

16 августа

ДОРОГИ.	Начальники дорог.	Процент выполнения плана погрузки.	Процент выполнения плана разгрузки.	Процент обеспечения вагонами.
Ленинская	Кучмин	105	98	106
Калининская	Торопченов	106	101	112
Западная	Русанов	108	103	134
Томская	Ваньян	109	123	90
Омская	Фуфрянский	116	94	84
Красноярская	Мирский	158	150	101
Казанская	Базеев	109	108	98
Закавказская	Розенцвейг	103	88	128
Амурская	Рутенбург	151	156	140
М.-Киевская	Жуков	102	90	127
Сталинская	Трестер	90	90	91
Донецкая	Левченко	86	78	85
Им. Молотова	Друскис	200	183	166
Белорусская	Владимирский	97	99	113
Одесская	Суслов	95	92	108
Ашхабадская	Еремеев	119	101	138
Юго-Западная	Зория	97	92	120
Кировская	Ледник	95	105	104
Юго-Восточная	Арнольдов	119	101	114
Восточносибир.	Крохмаль	105	108	129
Октябрьская	Синев	100	102	121
Северокавказ.	Маевский	97	79	106
Им. Ворошилова	Дашко	91	88	103
Южно-Уральск.	Князев	110	90	110
Горьковская	Бадышев	103	103	109
Северная	Федан	81	69	92
Окружная	Фалеев	108	89	158
Турксиб	Михайленко	138	94	136
Южная	Шушков	91	80	119
Ряз.-Уральская	Кавтарадзе	95	75	102
Ташкентская	Прокофьев	115	90	156
Им. Кагановича	Шахгильдян	95	107	111
Оренбургская	Подшивалин	97	129	148
Сталинградск.	Гродис	74	87	106
Москва—Донб.	Емшанов	108	112	173
Дальневосточн.	Лемберг	129	88	147
Ярославская	Винокуров	95	101	142
Им. Дзержинск.	Амосов	96	123	149
Им. Куйбышева	Ковылкин	90	81	133

Погружено всего 89.658 ваг. 99,6

Разгружено » 88.550 » 97,3



Авиамоделисты детской технической станции Сталиногорска (Московской области) **Ляля Демьянова и Юра Богомолов** — ученики 1-й образцовой школы.

Фото С. Коршунова.

УЧЕНИЕ ПО ПРОТИВОВОЗДУШНОЙ ОБОРОНЕ ЛЕНИНГРАДА

«Неприятельские» самолеты

ЛЕНИНГРАД, 17 августа. (**Спец. корр. «Правды»**). Солнце встало над Ленинградом горячее и яркое. Голубой шелк неба был безупречно чист. Гирлянды аэростатов, высоко поднявшись над домами, чуть колебались в воздухе.

Город ждал. С утра ходили упорные слухи, что «нападение» будет совершено именно сегодня.

В полдень радиорупоры прокричали:

— Внимание! По полученным достоверным сведениям, условный противник перекрасил на своих самолетах опознавательные знаки на наши. Ожидается воздушное нападение на Ленинград. Ждите наших сообщений.

Но жизнь города текла своим обычным бурным темпом. Казалось, ничто не может остановить этого неумолчного потока.

И вот, наступила минута, которая мгновенно нарушила кипучую жизнь ленинградских улиц.

Радиорупоры прокричали тревожно, предупреждающе:

— Воздушная тревога! Воздушная тревога! Воздушная тревога!

Вереницы трамваев, автобусов, автомобилей остановились как бы по мановению волшебного жезла. Врассыпную бежали люди, стараясь как можно скорее укрыться в под'ездах и воротах. Над городом возникла грозная симфония тревожных гудков.

Вскоре показались первые «неприятельские» самолеты. Это были тяжелые бомбардировщики. Они шли очень высоко, и ровный гул их моторов угрожающе плыл над городом.

Тень от исполинских птиц, паривших высоко в воздухе, пробежала над Кировским заводом, пересекла огромную, ставшую пустынной, Кировскую площадь и направилась к Невской заставе.

В небе сверкнули серебряные шары ракет, прочертивших белые полосы. Это означало, что бомбардировщики сбрасывают на-ходу «бомбы».

В течение нескольких минут на улице Стачек, куда выходит ленинградский гигант — Кировский завод, разорвалось большое количество «бомб». Улицу быстро заволакивало густым белым туманом.

«Бомбы» взрывались на Кировской площади, рядом с новым зданием Кировского райкома партии и районного совета.

Одна из них «попала» в деревянный двухэтажный дом (специально построенный для учения). Красные языки пламени вырывались сквозь окна, и дом был моментально об'ят огнем.

Со всех сторон бежали к нему местные команды самозащиты, пытаясь сбить разбушевавшееся пламя.

Тяжелые самолеты «противника» продолжали кружиться над городом. То и дело рвались «бомбы». Особенно много было их сброшено в районе площади Урицкого и у Смольного. Здесь, как известно, помещаются важнейшие учреждения города.

Вот «упало» несколько человек. Санитары быстро бросились к месту «разрыва» снаряда. Из едких клубов дыма они вынесли на носилках «раненых» и «отравленных» и доставили их в пункт санитарной помощи.

Наконец, стало тише. «Бомбы» перестали рваться. Казалось, «противник» уже больше не вернется.

Но спустя некоторое время высоко-высоко появились новые бомбардировщики, оказавшиеся прямо над площадью Смольного. И тогда резко «ударили» зенитные орудия.

Несколько «бомб» упало на Гренадерский мост, «разворотив» настил и сделав «большую воронку». Вскоре на место были вызваны специальные плотники и слесарные бригады. (Необходимо отметить, что хотя самолеты сбрасывали условные бомбы и разрывы на мосту тоже были условными, все же плотники и слесаря действительно исправляли лебедки и сооружали новый настил: перед ученьем здесь была нарочно разрушена часть моста).

В 6 часов вечера прозвучали сигналы отбоя, молниеносно вернувшие жизнь городу. Улицы заполнились народом, высыпавшим из всех закоулков.

Трамваи и автобусы брались с бою. Жизнь бурно входила в свои прежние берега.

Но еще долго работали бригады, ликвидировавшие следы «повреждений»...

Самолеты «врага» уходили на юг.

Н. КРЭН, В. СОЛОВЬЕВ.

РОСТ ПОГОЛОВЬЯ СКОТА

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ИТОГИ ИЮНЬСКОГО УЧЕТА

Центральное управление народнохозяйственного учета подвело предварительные итоги июньской переписи скота по 21 краю и области. Материалы учета охватывают всю северную и среднюю полосы СССР (кроме Северного края и БССР), Юг и Поволжье: Азово-Черноморский край, Сталинградский, Саратовский, Днепропетровскую и Одесскую области; Восток — Челябинскую, Оренбургскую области и Башкирскую АССР. Предварительные данные показывают большой рост поголовья всех видов скота.

По 21 краю и области поголовье крупного рогатого скота выросло на 15,6 проц. Наиболее высокие темпы прироста имеются в Азово-Черноморском крае, Днепропетровской, Одесской, Киевской областях, Сталинградском и Саратовском краях, Оренбургской и Челябинской областях и в Башкирской АССР.

Поголовье телят выросло по 21 краю и области на 9,4 проц. Очень значительно выросло поголовье коров—на 9,7 проц. против 1,7 проц. роста в 1935 году. В 1934 году, как известно, наблюдалось сокращение поголовья коров.

Выросло поголовье овец и коз — на 19,3 проц., в то время как в 1934 году рост этого поголовья составлял 0,9 проц. Очень сильно выросло поголовье свиней: по 21 краю и области прирост свиней составляет 43,1 проц. Впереди следующие края и области, давшие особенно высокий прирост поголовья свиней: Западная область — 103 проц., Калининская — 54,5 проц., Кировский край — 48,7 проц., Челябинская область — 53,4 проц., Татарская АССР — 69,6 проц., Оренбургская область — 91,5 проц., Курская область— 83,2 проц., Днепропетровская область — 54,5 проц., Киевская — 57,8 проц.

Начиная с 1930 года до 1934 г. включительно конское поголовье, как известно, сокращалось из года в год. Только в 1935 году по сравнению с 1934 г. был достигнут прирост поголовья лошадей на 1,5 проц. В этом году конское поголовье выросло на 5,5 проц. Наибольший прирост конского поголовья имеется в Челябинской области, в Азово-Черноморском, Сталинградском, Саратовском краях, в Киевской, Курской и Оренбургской областях.

ТЕАТР ИМ. РУСТАВЕЛИ В МОСКВЕ

Сегодня в Москву приехал на гастроли Государственный грузинский театр им. Руставели. Прибыл весь состав театра во главе с народным артистом республики тов. Васадзе. На вокзале артистов встречали представители комитета по делам искусств, союза работников искусств и московских театров. Московские артисты преподнесли гостям букеты цветов.

ЗАДЕРЖАН НАРУШИТЕЛЬ ГРАНИЦЫ

ХАБАРОВСК, 17 августа. (**Корр. «Правды»**). Газета Особой Краснознаменной Дальневосточной армии «Тревога» сообщает сегодня о задержании нарушителя границы младшим командиром Н-ской части Грековым. Обмеряя сенокосные участки в пяти километрах от границы, тов. Греков во время работы заметил переползавшего по траве человека. Продолжая работать, младший командир внимательно наблюдал за движущейся фигурой. Человек полз от границы вглубь нашей территории. Выбрав удобный момент, командир подкрался к неизвестному, захватил его и при помощи бойцов доставил на заставу.

На допросе выяснилось, что задержанный является злостным нарушителем границы. За проявленную бдительность командарм второго ранга тов. Федько наградил Грекова часами.

Турнир в Ноттингэме

7-й ТУР

БОТВИННИК СДЕЛАЛ НИЧЬЮ С КАПАБЛАНКОЙ

НОТТИНГЭМ, 17 августа. (**Спец. корр. «Правды»**). Игра с каждым туром становится все упорнее и упорнее: это сказывается прежде всего в увеличившемся количестве ничьих. В партии против Капабланки Ботвинник применил новоиндийскую защиту. В результате напряженной игры, после многих разменов партия на 29 ходу закончилась вничью.

Также ничейный результат был в партии Тартаковер—Видмар. Эта партия закончилась в рекордно короткое количество ходов — 16. Ласкер в дебюте 4-х коней выиграл на 46 ходу у Тайлора, Файн — у Винтера на 32 ходу. Эйве играл черными против Боголюбова. К перерыву партия не была закончена.

После перерыва партия Боголюбов — Эйве закончилась вничью, партия Алехин—Ржешевский отложена в лучшем положении для Ржешевского, партия Флор—Томас отложена в равном положении.

После семи туров впереди: Эйве плюс 5 (из 6), Ботвинник плюс 5 (из 7), Файн плюс 4½ (из 7), Видмар плюс 4 (из 6).

Сегодня в 8 туре играют: Ботвинник—Тэйлор, Эйве—Тартаковер, Ржешевский—Флор, Томас—Капабланка, Видмар—Алехин, Винтер—Боголюбов, Александер—Файн. Свободен Ласкер.

Сегодня начинаются в Ноттингэме остальные шахматные состязания. Их всего происходит 12. Будут проведены женский чемпионат Англии, национальный турнир мастеров и ряд турниров шахматистов 1-й, 2-й и даже 3-й категорий.

ВЕЧЕР ИСКУССТВА СОВЕТСКОЙ АРМЕНИИ

ТБИЛИСИ (Тифлис), 17 августа. (**Корр. «Правды»**). 15 августа в переполненном летнем театре состоялся первый вечер искусства советской Армении. Демонстрация образцов вокального искусства началась выступлением хора государственной консерватории ССР Армении под руководством тов. Атуняна. С большим успехом были исполнены звучная, написанная в бодрых тонах, песня «Привет вождю» заслуженного деятеля искусств композитора Бархударяна, «Лоло» Комитаса, «Алагез» Сюни и др.

Перед началом второго отделения исполнители и весь зал приветствовали присутствовавших на вечере руководителей большевиков Закавказья тт. Берия и Кудрявцева. Один из артистов восклицает: «Да здравствует любимый вождь и учитель, наш родной Сталин!» Весь зал, стоя, долго и горячо аплодирует. Провозглашается здравица в честь тов. Берия, в честь нерушимой дружбы братских республик Грузии и Армении. Приветствия тонут в мощных звуках «Интернационала», исполненного хором вместе со всем залом.

ФРАНЦУЗСКАЯ АВИАЦИОННАЯ ДЕЛЕГАЦИЯ В МОСКВЕ

17 августа заместитель народного комиссара тяжелой промышленности, начальник Главного управления авиационной промышленности тов. М. М. Каганович принял прибывшую в Москву делегацию представителей авиационной промышленности Франции.

В беседе тов. Каганович обещал членам делегации оказать полное содействие в ознакомлении с советской авиационной промышленностью и выразил уверенность, что это ознакомление будет способствовать укреплению и развитию связей между авиационной промышленностью обеих стран.

В тот же день вечером тов. Каганович дал банкет в честь французской авиационной делегации. (ТАСС).

Порядок движения транспорта по Ленинградскому и Волоколамскому шоссе в День авиации 18 августа 1936 года

В день праздника авиации 18 августа 1936 г. на Тушинском аэродроме (дер. Тушино) устанавливается одностороннее движение транспорта по Ленинградскому и Волоколамскому шоссе в сторону от Москвы до дер. Тушино.

1. Встречное движение транспорта по Ленинградскому и Волоколамскому шоссе в сторону Москвы с 12 часов закрывается:

а) на Ленинградском шоссе у дер. Никольское.

Весь транспорт, идущий по Ленинградскому шоссе, от Химок в Москву, направляется по Головинскому шоссе на Михалковское шоссе и мимо фабрики Петра Алексеева к Бутырской заставе.

б) на Волоколамском шоссе, у разветвлений с Пятницким шоссе.

Весь транспорт, идущий по Волоколамскому шоссе из области в Москву, направляется по Пятницкому шоссе, на Путилковское шоссе и мимо фабрики «Победа труда» через деревню Путилково на Ленинградское шоссе.

С 12 часов 18 августа с. г. по Волоколамскому шоссе от разветвления с Ленинградским до дер. Тушино движение автотранспорта допускается только с пропусками, транспорт, следующий в Тушино без пропусков, направляется по Ленинградскому шоссе до села Химки, на Путилковское шоссе, мимо фабрики «Победа Труда» на Пятницкое, Волоколамское шоссе.

2. Грузовое движение на участках улицы Горького (от площади Маяковского), Ленинградском и Волоколамском шоссе снимается.

Грузовое движение будет направляться по Каляевской ул., через Бутырскую заставу, Михалковское, Головинское шоссе на Ленинградское шоссе.

Грузовые автомашины, перевозящие трудящихся, пропускаются по Ленинградскому и Волоколамскому шоссе.

3. В пути следования по Ленинградскому и Волоколамскому шоссе водителям автотранспорта — воспрещается:

а) Производить движение в два и более ряда.

б) Производить обгон впереди идущего транспорта.

в) Останавливать машины на шоссе и его обочине.

Примечание. При вынужденной остановке необходимо свести машину на обочину шоссе.

4. Машины, имеющие пропуска на Тушинский аэродром, будут устанавливаться на аэродроме, согласно указанию пропусков.

5. Желающие выехать на машинах с места стоянки до окончания праздника будут направляться только через Пятницкое шоссе на Ленинградское.

По окончании праздника раз'езд машин будет производиться по маршруту, указанному на пропуске машины.

Раз'езд машин с секторов производится в порядке очередности расстановки.

Путь следования транспорта на Тушино и обратно регулируется специальными указателями.

6. Граждане, имеющие билеты, прибывают на Тушинский аэродром:

а) поездами с Ржевского вокзала до ст. Тушино или Трикотажная.

До Ржевского вокзала трамваями №№ 5, 9, 17, 19, 39, 47 и троллейбусами.

б) До Покровское Стрешнево — трамваями №№ 6, 8, 13, 23 45.

в) Автомашинами с пропусками до дер. Тушино.

7. Водители автотранспорта, виновные в нарушении указанных правил движения по Ленинградскому и Волоколамскому шоссе, а также порядка расстановки машин, будут привлекаться к строгой ответственности.

Отход поездов до ст. Тушино с Ржевского вокзала.

Начальник управления РК милиции г. Москвы директор милиции ВУЛЬ.

ПРОИСШЕСТВИЯ

Жертва подпольного аборта. В одну из московских больниц в тяжелом состоянии после аборта доставлена гр-ка К. П. Степанова. Аборт ей сделала Н. М. Радомская, 48 лет, проживающая на Н. Басманной улице, д. 30, кв. 15. Установлено, что Радомская не имеет никакой медицинской подготовки, основная профессия ее — наклейщица в литографии. Аборт был сделан на квартире Радомской, в антисанитарной обстановке. Радомская и раньше незаконно производила аборты. Два года назад она за это привлекалась к уголовной ответственности.

Радомская арестована.

А. ЯКОВЛЕВ

ИНЖЕНЕР-АВИАКОНСТРУКТОР

Спортивная авиация

Совсем недавно, присутствуя на авиационных праздниках в Англии и Франции, нам удалось основательно ознакомиться с состоянием авиационной техники этих стран. Нам были показаны и в полете, и на выставке наиболее совершенные самолеты, моторы и другие предметы авиационного оборудования.

Несмотря на то, что праздники эти произвели на нас — группу советских авиационных специалистов — большое впечатление прекрасной организацией, мы уже не испытывали того восхищения, какое могли испытать года два назад. Наоборот, наши сердца наполнились гордостью за нашу славную советскую авиацию, по сравнению с которой мы не увидели за границей ничего выдающегося.

В числе отличных самолетов, показанных как в групповых полетах, так и в одиночных акробатических, демонстрировались и отдельные экземпляры самых последних достижений авиационной техники Франции и Англии, еще не поступившие в массовое производство и проходящие лишь предварительные испытания. И даже эти новые самолеты, несмотря на их исключительно высокое техническое совершенство, не произвели на нас сильного впечатления. Все это было для нас, хорошо знакомых с советской авиацией, не тем, чего мы ожидали.

При демонстрации на праздниках того или иного новейшего самолета каждый из нас невольно сравнивал виденное с тем, что имеется у нас. И с величайшей гордостью и чувством глубокого удовлетворения, без малейшего зазнайства можно сказать, что сравнение было в нашу пользу. Если же говорить о таких выдающихся образцах наших достижений, как самолеты «АНТ-25», высотные машины летчиков Коккинаки и Алексеева, то таких мы за границей просто не видели. Возможно, что нам показали не все, но во всяком случае и по тому, что мы видели, можно судить и сравнивать.

Как во Франции, так и в Англии нам показали несколько авиационных заводов из числа наиболее известных. При сравнении этих заводов с хорошо знакомыми нам предприятиями советской авиационной промышленности особенно наглядна разница: мы не видели за границей ни одного завода, который в какой-нибудь степени можно было бы сравнивать с любым из наших рядовых авиационных заводов,— настолько наши заводы больше по размерам и лучше оборудованы более современными и совершенными машинами.

Но общая производственная культура там выше. На французских и английских авиационных заводах мы видели в большинстве случаев старенькое и в небольших количествах оборудование, станки и приспособления, умелое использование которых зачастую дает продукцию более высокого качества, чем та, которую мы получаем на наших замечательных, совершенных станках.

На общую производственную культуру и на качество выпускаемых самолетов чрезвычайно благоприятно влияет широко применяемая за границей специализация предприятий. Там есть фирмы, занимающиеся производством исключительно бензиновых баков для самолетов, или сидений для самолетов, или различной арматуры, болтов, гаек и т. д. В результате каждый авиационный завод имеет возможность для любого типа производимых им самолетов получать в готовом виде те или иные детали и агрегаты.

Если в области военной авиации мы пришли к весьма утешительному для нас выводу, то в области спортивной авиации картина совершенно иная. Большое количество разнообразнейших самолетов гражданского типа, эксплоатируемых на воздушных и почтовых линиях, в школах и аэроклубах, и просто самолеты частного пользования— совершенно у нас неизвестны. Летные качества наших пассажирских самолетов очень низки в сравнении с зарубежными, очень велика разница в оборудовании, чрезвычайно разительна там и сама постановка обслуживания воздушных линий. Вот где мы непростительно отстаем от Запада.

Значение гражданской авиации для нашей страны настолько велико, что сейчас даже трудно предсказать, какую неоценимую пользу социалистическому строительству и росту общей культуры может принести авиация. Особенно это касается развития массовой авиации.

Уже сейчас для успешного руководства крупнейшими промышленными предприятиями страны, разбросанными по необ'ятной территории, все шире и шире применяется авиация как средство связи. Все наши крупнейшие предприятия тяжелой промышленности имеют собственные самолеты. Стало уже обычным явлением, когда, скажем, директор завода пользуется своим самолетом для быстрой живой связи с наркоматом. В борьбе с вредителями в сельском хозяйстве, в борьбе с лесными пожарами, в обслуживании зверобойных и рыболовных экспедиций авиация уже настолько зарекомендовала себя, что промышленность не покрывает спроса на самолеты ни количественно, ни, особенно, по типажу.

Ни в какой другой стране нет такой благоприятной почвы для развития и внедрения авиации в самые разнообразные отрасли культурно-хозяйственной жизни, как у нас. Мы должны широко внедрить авиацию в быт, сделать ее такой же привычной и обыкновенной, как автомобиль. Мы должны добиться, чтобы везде, где это только возможно,— в крупнейших колхозах, в самых маленьких городках, при отдельных предприятиях,— были организованы аэродромы, посадочные площадки, мастерские, ангары, аэроклубы. За границей давно уже учли, что развитие массовой авиации имеет исключительное оборонное значение; строительство аэродромной сети и мастерских и подготовка авиационных кадров всячески поощряются и субсидируются.

Подготовке авиационных кадров за границей уделяется исключительно большое внимание. Помимо специальных авиационных военных и гражданских школ, там при каждом авиационном заводе организованы свои авиашколы, в которых по специальным программам военного министерства готовятся будущие летчики (отсюда постоянно по развертке черпаются военно-воздушные силы). Многочисленные аэроклубы также готовят пилотов для военной авиации. В аэроклубах будущие летчики получают не только первоначальную летную подготовку; но имеют также возможность получить хорошую тренировку на современных скоростных и пилотажных самолетах. Участвуя в периодически организуемых больших и малых спортивных перелетах и состязаниях, аэроклубные летчики повышают свою квалификацию в пилотаже и во внеаэродромных полетах, знакомясь с условиями полета по незнакомым маршрутам, с посадками на чужих аэродромах и т. д.

В наших аэроклубах подготовляются без отрыва от производства тысячи летчиков. Но все они проходят лишь первоначальное обучение на примитивном учебном самолете «У-2». И как только обучение окончено, молодой пилот не имеет возможности повышать дальше свою летную квалификацию.

К существенным недостаткам в работе наших аэроклубов нужно также отнести почти полное отсутствие внеаэродромных полетов. Обычно аэроклубные летчики летают только над своими аэродромами, вылет же за пределы своего аэродрома для них ограничен техническими возможностями самолета «У-2». Повидимому, наши аэроклубные деятели не вполне понимают значение массовых спортивных перелетов, состязаний и соревнований. В этом отношении исключение составляет украинское спортивное общество «Динамо» (перелет Киев — Памир — Киев), систематически работающее над повышением летной квалификации выпускаемых летчиков.

Следует всемерно использовать опыт Западной Европы, где легкая авиация получила чрезвычайно широкое развитие, где имеются десятки типов прекрасных, проверенных в многолетней эксплоатации самолетов и моторов. Наша промышленность способна выпустить для аэроклубов тысячи новых легких самолетов.

Мы должны добиться такой же массовости в легко-спортивной авиации, какую у нас уже имеют парашютизм и планеризм, служащие подготовительной ступенью к самолету. Весь комсомол, вся советская молодежь, кому только позволяет здоровье, должны овладеть самолетами. В области авиационного спорта — важнейшего звена нашей массовой оборонной работы — мы должны занять первое место.

АДРЕС РЕДАКЦИИ и ИЗД-ВА: Москва, 40, Ленинградское шоссе, улица «Правды», д. 24. ТЕЛЕФОНЫ ОТДЕЛОВ РЕДАКЦИИ: Справочное бюро — Д 3-15-68; Партийный — Д 3-10-86; Сов. строит. и Кр. Армии — Д 3-10-64; Сельхозотд. — Д 3-10-86; Промышленность и транспорт — Д 3-11-04; Торгово-финансовый — Д 3-10-84; Иностранный — Д 3-11-09; Информация — Д 3-15-80; Письма рабоч. и колхоз. — Д 3-10-80; Обзоры печати — Д 3-30-72; Школа, наука и быт — Д 3-10-65; Искусства — Д 3-11-06; Местная сеть — Д 3-15-47; Фельетоны — Д 3-33-65; Критика и библиогр. — Д 3-11-07; Иллюстрационный — Д 3-33-85; Секретариат редакции — Д 3-15-64; Корреспондент. бюро — Д 3-15-69; Отдел об'явлений — Д 3-30-12. О недоставке газеты в срок сообщать по телефонам Д 3-30-61 или Д 3-32-44.

Уполномоченный Главлита № В—46347. Типография газеты «Правда» имени Сталина. Изд. № 715.